5



Comeback in München
Tram kehrt noch 2016 nach Steinhausen zurück

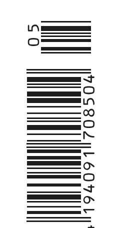


Das Aus kam 1956
Warum Celle seine Straßenbahn verlor

Mai 2016
€ 8,50
Österreich: € 9,50
Schweiz: sFr. 15,90
NL: € 9,90
LUX: € 9,90

STRASSENBAHN MAGAZIN

- Betriebe
- Fahrzeuge
- Geschichte



STRASSENBAHN MAGAZIN

Prestigeprojekt: So entstand das Bonner Stadtbahnsystem

Musterbetrieb des Sozialismus

Schwerins Straßenbahn zu Zeiten der DDR

Knopf im Ohr

Noch keine zehn Jahre alt ist diese Aufnahme aus Augsburg: 2008 trug noch kein Fahrgast am Königsplatz einen Ohrstöpsel oder Kopfhörer und blickte gesenkten Kopfes auf ein Smartphone
MICHAEL KOCHEMS

Nein, hier ist natürlich nicht die Rede von den Stofftieren eines bekannten Herstellers, der seine Produkte mit einem Metall-Knöpfchen im Ohr kennzeichnet. Wir reden hier von den „Smombies", jenen zumeist jungen Menschen, die sich ein Leben ohne permanente Smartphone-Nutzung kaum mehr vorstellen können. „Smombie", jene Mischung aus Smartphone und Zombie, wurde jüngst vom Langenscheidt-Verlag zum „Jugendwort des Jahres" gekürt und kennzeichnet junge Leute, die durch den ständigen Blick auf ihr Smartphone so stark abgelenkt seien, dass sie ihre Umgebung kaum noch wahrnehmen würden. Aber was hat das mit der Straßenbahn zu tun?

Nun, in letzter Zeit mehren sich die Unfälle, in die Jugendliche verwickelt wurden, die nicht nur ein Smartphone bedienten, sondern gleichzeitig auch Ohrstöpsel oder Kopfhörer nutzten und offenbar ihre Umwelt wirklich nicht mehr wahrnahmen. Sowohl die Fahrgeräusche als auch die warnenden Klingeln der Straßenbahnen wurden schlichtweg überhört – hinzu kam oft der gesenkte Blick auf dem Bildschirm des Wunderwerks von Sony oder anderen Produzenten.

Allein in München waren in den letzten Monaten mehrere Unfälle zu vermelden, bei denen durch Musikgenuss oder Gespräche abgelenkte Jugendliche vor Straßenbahnen liefen, so am 3. März ein erst 15-jähriges Mädchen, das tödlich verletzt wurde und am 30. März ein 17-jährger junger Mann, der mit schwersten Verletzungen ins Krankenhaus eingeliefert werden musste. Bei vielen der Unfälle kam noch weiteres Fehlverhalten hinzu: So wurden manchmal die Straßenbahngleise an Stellen überschritten, wo dies verboten, weil zu unsicher ist, oder Fußgängerampeln wurden schlicht missachtet oder übersehen.

Stellt sich die Frage, wie diese an sich völlig überflüssigen Tragödien verhindert werden können: In erster Linie sicher durch Präventionsarbeit seitens der Polizei und Institutionen wie der Verkehrswacht, des ADAC und auch der Verkehrsbetriebe selbst, die auch den Weg in die Schulen nicht scheuen sollten. Aber auch die Elternhäuser selbst sind gefragt, um ihren Nachwuchs auf die Gefahren hinzuweisen – die Straßenbahn ist immer die stärkere, dies gilt auch für Rad- und andere Zweiradfahrer, die sich der Dauerberieselung durch ihre Smartphones hingeben. Wenig Sinn haben meines Erachtens gesetzliche Maßnahmen wie Verbote mit Strafandrohung, weil deren Durchsetzung kaum möglich erscheint.

Martin Weltner
Verantwortlicher Redakteur



Unfälle mit abgelenkten Fußgängern sind ein ernsthaftes Problem – wie lässt sich dieses lösen?

Schreiben Sie uns per E-Mail an redaktion@strassenbahn-magazin.de oder gerne auch per Brief (Redaktionsadresse im Impressum, Seite 81)

Inhalt

▶ Betriebe



Titelmotiv
Der Gotha-Tw 35 auf der damals neuen Schweriner Linie 2 in Lankow im Oktober 1969. Der Triebwagen war gerade erst zwei Jahre alt
WOLFGANG SCHREINER, ARCHIV AG „HISTORISCHE NAHVERKEHRSFREUNDE LEIPZIG" E.V.

RUBRIKEN











Fahrzeuge



Geschichte



STRASSENBAHN im Modell



Abschied in Jena

Die thüringische Großstadt Jena, inmitten des Saaletals gelegen, ist hauptsächlich bekannt als Zentrum der deutschen Optik- und Feinmechanikindustrie rund um das Unternehmen Carl-Zeiss, einst das größte Kombinat der DDR. Nach der deutschen Wiedervereinigung 1990 wandelte sich Jena vom Industrie- zum Bildungs- und Wissenschaftszentrum. Das 144,5 Meter (mit Antenne 159,60 Meter) hohe Bürohochhaus Jentower war zur Zeit seiner Errichtung das zweithöchste Hochhaus Deutschlands. Am 27. Februar konnte bei der Abschiedsfahrt für die Fahrschulbeiwagen 197 und 199 der gesamte Fahrschulzug von Ronny Dauer auf der Paradiesbrücke aufgenommen werden.


Jena Paradies
L
Fahrschule
145
Fahrschule
Fahrschule



Chemnitz: Keine Zulassung im Straßenbahnnetz

Citylinks kommen noch nicht in die City



Noch sind die Citylink Chemnitz nicht vollständig zugelassen. Hier der letzte Wagen der ersten Serie – Citylink 438 – bei der Auslieferung vom Hersteller an der Citybahn-Werkstatt in Stollberg am 29. Januar CHRISTIAN PEETZ

■ Die vollständige Inbetriebnahme der in Spanien produzierten Vossloh-Zweisystemwagen Citylink für die nächsten Ausbaustufen des Chemnitzer Modells kommt weiterhin nur sehr schleppend voran. Seit vergangenem Jahr hat sich die inzwischen vollständig ausgelieferte Serie von acht Fahrzeugen die Radreifen regelrecht platt gestanden, statt wie vorgesehen das Umland seit Dezember umsteigefrei mit der Chemnitzer City zu verbinden. Immerhin: Beginnend ab 4. April hat der Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS) den Einsatz der ersten Citylink auf den Eisenbahnstrecken angekündigt, zunächst auf der Verbindung Mittweida – Chemnitz. Hier hatte der Zweckverband VMS als Besteller der Zugleistungen mit Fahrplanwechsel im Dezember 2015 die bisher auf allen Stationen haltenden Regionalbahnen beschleunigt und zur Bedienung der Zwischenhalte neue Verbindungen eingeführt, die seither statt mit Citylinks behelfsweise mit Vollbahntriebwagen Typ Regioshuttle nur bis zum Chemnitzer Hauptbahnhof fahren. Dort ist ab April auch für die Citylinks vorerst Schluss.

Zulassung für Tramstrecken fehlt

Ab dem Hauptbahnhof würden die Citylinks das Eisenbahnnetz verlassen und auf das Netz der Chemnitzer Verkehrs-AG (CVAG) wechseln. Für die Straßenbahnstrecken fehlte aber zum Redaktionsschluss dieses Heftes nach wie vor die Zulassung, damit dürfen die Citylinks im Fahrgastbetrieb nicht bis zur Zentralhaltestelle im Herzen der Chemnitzer City durchfahren. Der VMS hält sich zu diesem Thema generell bedeckt. Auf die Frage, warum die fehlende Zulassung bislang nicht erteilt wird, ist der VMS in seiner Antwort an das STRASSENBAHN MAGAZIN mit keiner Silbe eingegangen: „Die Citylink-Fahrzeuge für das Chemnitzer Modell befinden sich noch im Zulassungsverfahren. Wir informieren per Presseinfo, sobald feststeht, wann die Bahnen eingesetzt werden können. Die Fahrten der neuen Linien werden mit anderen Fahrzeugen laut Fahrplan durchgeführt." Auf Nachfrage beim zuständigen Landesamt für Straßenbau und Verkehr werden die Aussagen bezüglich der fehlenden Zulassung für den Straßenbahnbereich Anfang März etwas konkreter: „Die Nachweisdokumentation ist derzeit noch unvollständig und qualitativ nicht ausreichend. Überdies wurde uns von Seiten des Herstellers noch kein abnahmefähiges Fahrzeug vorgestellt, an welchem Funktionstests durchgeführt werden könnten."

Prinzip Hoffnung?

Unter welchen Umständen die ersten Probefahrten im Straßenbahnbereich nach Auslieferung der Citylink durchgeführt werden konnten, war in diesem Zusammenhang nicht in Erfahrung zu bringen. Laut Landesamt war



Die Strecke der Citybahn nach Stollberg ist die Pilotstrecke für das Chemnitzer Modell gewesen. Der Mischbetrieb auf Chemnitzer Tramgleisen ist damit seit rund 14 Jahren Alltag CHRISTIAN LÜCKER (2)



Straßenbahnen dürfen in den BOStrab-Bereich des neu gestalteten Chemnitzer Hauptbahnhof einfahren. Für die Citylink ist das noch tabu, wann sie zur Zentralhaltestelle durchfahren, ist offen

es bisher nicht einmal möglich, die Citylink-Fahrzeuge durch den Innenstadtbereich auf die Eisenbahnstrecken zu überführen, um sie zumindest dort einzusetzen. Dass das mittlerweile geht und weitere Testfahrten aufgenommen werden konnten, stimmt den VMS vage optimistisch. Der Eigentümer hofft, dass im Mai eine Zulassung für die Gesamtstrecke vorliegen könnte – auf einen genauen Termin festlegen kann oder möchte sich aber niemand. Sobald die Citylinks für die Straßenbahnstrecken in Chemnitz zugelassen sind, werden sie die Zentralhaltestelle in der Innenstadt zunächst mit dem nördlichen Umland, nämlich Mittweida, Burgstädt und Hainichen verbinden.

Nächste Stufen des Chemnitzer Modells

Gleichzeitig ist die zweite Stufe des Chemnitzer Modells bereits im Bau: Im Bereich Bernsdorfer Straße laufen seit März die Arbeiten für die Neuerrichtung des Bahnkörpers. Künftig wird die Linie 2 hier abschnittsweise durch das Chemnitzer Modell ergänzt – geplant ist, die Stadtbahnen über eine rund zweieinhalb Kilometer lange Neubaustrecke zum Campus der Technischen Universität Chemnitz und schließlich zur Eisenbahnstrecke zu führen, auf der die Züge bis nach Thalheim im Erzgebirge südlich von Chemnitz fahren sollen. Eine Weiterführung bis Aue ist denkbar aber aktuell wohl kaum finanzierbar, der Ort selbst hat bereits mehrfach großes Interesse an einer Anbindung an das Chemnitzer Modell bekundet. In 2016 wird bereits der Abschnitt zum Technopark Süd fertig gestellt, anschließend folgt das Stück zum Campus 2017. Für den zusätzlichen Zugverkehr der Stufe 2 hat der VMS bereits vier weitere Citylink-Fahrzeuge bei Vossloh bestellt. Die Trassierung innerhalb von Chemnitz steht allerdings auch immer wieder in der Kritik: Für den Bau des Bahnkörpers müssen im Bereich der Reichenhainer Straße fast 200 Bäume gefällt werden, außerdem wird bemängelt, dass die künftige Stadtbahntrasse weder das Sportforum noch den Städtischen Friedhof erschließt. Nach aktuellen Planungen sind die derzeitigen Entwicklungen möglicherweise nur der Anfang für ein ausgedehntes Mischsystem aus Straßen- und Eisenbahnen in und um Chemnitz. Drei weitere Ausbaustufen sind vorstellbar: In Stufe 3 würden Annaberg-Buchholz und Olbernhau-Grünthal über rund acht Kilometer lange Neubaustrecken im Straßen- und Eisenbahnbereich an die Chemnitzer City angebunden. Stufe 4 sieht den Bau von über 15 Kilometer Neubaustrecken im Straßen- und Eisenbahnbereich nach Limbach-Oberfrohna vor und in Stufe 5 könnte das Chemnitzer Modell nach 2020 über die bisherige Pilotstrecke via Stollberg hinaus Richtung Oelsnitz führen. CLÜ

Hamburg

Hochbahn plant dritte U-Bahn-Werkstatt

■ Die Hamburger Hochbahn will eine dritte U-Bahn-Werkstatt bauen. Das teilte das Unternehmen am 15. März mit. Bis 2030 werde die Zahl der U-Bahn-Fahrzeuge um knapp 15 Prozent auf rund 260 Fahrzeuge anwachsen. Weil die Werkstätten Farmsen und Barmbek an ihre Kapazitätsgrenzen kommen und die Fahrgastzahlen in Hamburg steigen, ist der Neubau notwendig. Anfang 2017 soll östlich der Legienbrücke eine Wagenhalle mit 135 Metern Länge und vier Gleisen entstehen. Westlich der Legienbrücke wird eine ebenfalls 135 Meter lange Waschhalle errichtet. Die Hochbahn plant, künftig alle Züge der Linien U2 und U4 hier zu warten, Farmsen betreut die U1 und U3. In Billstedt können vier Vollzüge parallel bearbeitet

Hamburg: Die Hochbahn plant neben ihren bestehenden Werkstätten einen Neubau im Einschnitt östlich der Legienbrücke in Billstedt. In der Nähe beginnen die Abstellgleise für den U-Bahnhof FRANK BERNO TIMM



Karlsruhe

■ Die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) beschafft weitere 25 Niederflurwagen „Citylink NET 2012" bei Vossloh Kiepe für zusammen rund 80 Millionen Euro. Die AVG löst damit schon die zweite Option auf neue Citylink ein und erhält zusammen mit den Verkehrsbetrieben Karlsruhe insgesamt 75 Fahrzeuge dieses Typs. Ersetzt werden so die bisher auf den Linie S1 und S11 eingesetzten hochflurigen Stadtbahnwagen. Diese erhalten keine Modernisierung mehr und bekommen folglich auch keine Zulassung für den künftigen Tunnelbetrieb unter der Karlsruher Innenstadt. CLÜ

Erlangen

■ Nach einem Bürgerentscheid vom 6. März wird die Stadt-Umlandbahn (StUB) weiter geplant. Bei der Abstimmung votierten die Erlanger mit rund 60 Prozent der abgegebenen Stimmen bei einer Wahlbeteiligung von knapp 45 Prozent gegen den Stopp der Planungen. Erlangens OB Florian Janik sagte, er wolle nun schnellstmöglich die Gründung eines Zweckverbands vorschlagen. Dort beginne die konkrete Planung der StUB, die bereits seit den 90er-Jahren diskutiert wird. Bei einem Bürgerentscheid des beteiligten Kreises im Vorjahr fiel die StUB hingegen durch. FBT

Essen

■ Der Verkehrsbetrieb im nordpolnischen Elbing wird vorerst keine weiteren M8C ankaufen. Geplant war, aus Essen zwei als Ersatzteilspender ausgeschlachtete M8C der jüngsten Serie 1400 zu übernehmen. Die Wagenkästen hätten als Grundlage für eine dort geplante Komplett-Modernisierung ausgereicht. Da die Stadt Elbing allerdings kein Geld für dieses Projekt freigegeben hat, ist das Schicksal der Fahrzeuge offen. Zuletzt hatte Elbing drei M8C aus Mülheim angekauft, die – anders als ursprünglich geplant – auch erst einmal in ihrem ursprünglichen Erscheinungsbild eingesetzt werden. CLÜ

kurz gemeldet kurz gemeldet kurz gemeldet kurz gemeldet kurz gemeldet kurz gemeldet kurz gemeldet



Halberstadt: Krankenstandsbedingt musste der Kluspendel im März zeitweise ausfallen, hier mit Tw 1 auf der Fahrt zum Sargstedter Weg CHRISTIAN LÜCKER

werden – beide Fahrzeughallen sollen bei geschlossenen Toren arbeiten.

Derzeit beginnen kurz hinter der Legienbrücke die Abstellgleise des U-Bahnhofs Billstedt. Dort werden auch ausgemusterte DT2, die seit Ende November nicht mehr in Betrieb sind, aufbewahrt. Die U2 und U4 enden werktags beide in Billstedt, die U4 soll künftig an der Horner Rennbahn ausgefädelt und auf die Horner Geest geführt werden. Über eine neue Werkstatt an dieser Stelle war schon länger spekuliert worden – im Herbst hatte die Hochbahn noch eine Machbarkeitsstudie angekündigt. FBT

Halberstadt

Grippe-Welle erwischt Tram-Betrieb

■ Wegen überdurchschnittlich hohen Krankenstandes beim Fahrpersonal musste die Halberstädter Verkehrs-GmbH (HVG) den Straßenbahnverkehr ab 15. März deutlich einschränken. Die Linie 1 fuhr zwischen Friedhof und Hauptbahnhof werktags nur noch alle 30 Minuten statt alle 15. Bei der Taktung der Linie 2 ergaben sich grundsätzlich keine Änderungen – allerdings konnte der im Spätherbst 2015 auch an Werktagen eingeführte Pendelverkehr zwischen Sargstedter Weg und Klus, offiziell ein Zusatzkurs der Linie 2, nicht aufrecht erhalten werden. Auf diesem Zusatzkurs pendelt regulär ein Fahrzeug im Stundentakt, um eine Erstaufnahmestelle für Flüchtlinge anzubinden. Die HVG ist dazu verpflichtet, diese Zusatzleistung bis 31. Mai 2016 zu erbringen. Dadurch kommt auch regelmäßig mindestens ein GT4 zum Einsatz. Bis zum Redaktionsschluss am 28. März war der Normalfahrplan in Halberstadt allerdings noch nicht wieder hergestellt. Im Jahr 2013 hatte es bereits einen ähnlichen krankheitsbedingten Fahrtenausfall bei der HVG gegeben. CLÜ

Düsseldorf

Verlängerung der 701 zum ISS-Dome

■ Am 29. Februar hat der Haupt- und Finanzausschuss der Stadt Düsseldorf den endgültigen Bauausführungs- und Finanzierungsbeschluss für die 30 Millionen Euro teure Verlängerung der Linie 701 von der bisherigen Endstelle am S-Bahnhof Rath bis zum ISS-Dome gefasst. Vorausgegangen waren jahrelange Querelen um den Grunderwerb – während für den größten Teil der Trasse Flächen freigehalten worden sind, hat sich der Eigentümer einer Parkplatzfläche bis zuletzt geweigert, sein Grundstück zu verkaufen. Ursprünglich sollte die 701-Verlängerung bereits zur Eröffnung der Veranstaltungshalle „ISS-Dome" vor fast zehn Jahren fertig sein. Die rund 2,1 Kilometer lange Trasse zweigt an der vorhandenen Gleisschleife am Bahnhof Rath ab. Im weiteren Verlauf durchschneidet die Trasse den Platz der Wendeschleife und verläuft parallel zu den Gewerbebauten östlich der Wahlerstraße an der westlichen Seite der Kleingartenanlage. Hier quert die Straßenbahntrasse höhengleich das Anschlussgleis des Vallourec-Röhrenwerkes. Im Abschnitt Wahlerstraße bis Am Hülserhof verläuft die Trasse auf eigenen Gleiskörper in Mittellage der vierstreifig ausgebauten Theodorstraße. Im Knotenpunktbereich Theodorstraße/ Am Hülserhof/ Am Röhrenwerk schwenkt die Trasse nach Süden in die Wendeschleife ein. Auf dem neuen Streckenverlauf sind drei neuen Haltestellen geplant. Der vorhandene Haltepunkt Rath-S wird angepasst. Alle vier Haltestellen werden barrierefrei. Für eine zügige Betriebsabwicklung bei Großveranstaltungen erhält die stadteinwärtige Haltestelle am ISS-Dome eine Nutzlänge von 80 Metern und ermöglicht dadurch den gleichzeitigen Halt von zwei 40-Meter-Zügen. Die Nutzlänge der übrigen Haltestellen beträgt zirka 60 Meter. Die Straßenbahntrasse wird überwiegend als Rasengleis angelegt. Baubeginn soll im Juli 2016 sein, die Fertigstellung ist für Dezember 2017 angestrebt. MBE

Duisburg: Harkort-Wagen verkauft

■ Im März hat sich die Duisburger Verkehrsgesellschaft (DVG) von ihrem einzigen historischen Fahrzeug getrennt. Den 90 Jahre alten Harkort-Wagen mit der Nummer 177 verkaufte die DVG an Daimex, ein norwegisches Bahnserviceunternehmen. Daimex hat den Harkort-Wagen am 14. März vom Betriebshof Grunewald zunächst nach Wesel transportiert. Vorausgegangen war eine Offerte der Düsseldorfer Rheinbahn, die das historisch richtungsweisende Exponat – der erste Gelenkwagentyp mit Drehgestell unter dem Gelenk überhaupt – übernehmen, aufarbeiten und in ihren historischen Fuhrpark aufnehmen wollte. Der Harkort-Wagen war mit Unfallschaden seit 2014 abgestellt. Nach eigenen Angaben konnte die DVG die Reparatur aufgrund wirtschaftlicher Gründe nicht finanzieren, zumal der Erhalt von historischem Material nicht zum Kerngeschäft der Nahverkehrsgesellschaft zähle. Dem Vernehmen nach würde die Reparatur zwischen 450.000 und 600.000 Euro kosten. Der Duisburger „Tram-Club 177", der den Wagen zuvor in seiner Obhut hatte, sah sich ebenfalls nicht in der Lage, die Restaurierungskosten aufbringen. Der Verkauf nach Norwegen schlug indes unter Nahverkehrsfreunden hohe Wellen, da befürchtet wird, dass Tw 177 dort nicht adäquat untergebracht werden könne. Dem Vernehmen nach soll er jedoch aufgearbeitet und in einer Konferenzhalle im norwegischen Valdres ausgestellt werden. Das gleiche Unter- nehmen hat übrigens im Vorjahr bereits den einzigen Duisburger Variobahn-Wagen erworben. Bei Redaktionsschluss befand sich der Harkort-Wagen noch in Wesel. Ob der Transport nach Norwegen doch noch zu verhindern ist, darf indes bezweifelt werden. MBE



Am 14. März verlud ein Schwertransportunternehmen den Harkort-Wagen in Duisburg und verbrachte diesen anschließend nach Wesel DERYA ÖZDEMIR

Mainz

Erster M8C modernisiert

■ Am 2. März kehrte der M8C 271 als erster nach seiner Modernisierung bei der tschechischen Firma Cegelec nach Mainz zurück. Bereits am 1. Juni 2015 ging der Wagen per Schwertransport nach Prag. Bei seiner Rückkehr erfolgte die Verladung des Wagens 273, welcher derzeit seine Modernisierung erhält. Insgesamt sechs Fahrzeuge werden bei Cegelec bis voraussichtlich Ende 2016 für eine weitere Nutzungsdauer von 16 Jahren ertüchtigt. Dabei modernisiert Cegelec lediglich fahrzeugtechnische Komponenten, sodass äußerlich zunächst keine Veränderun-



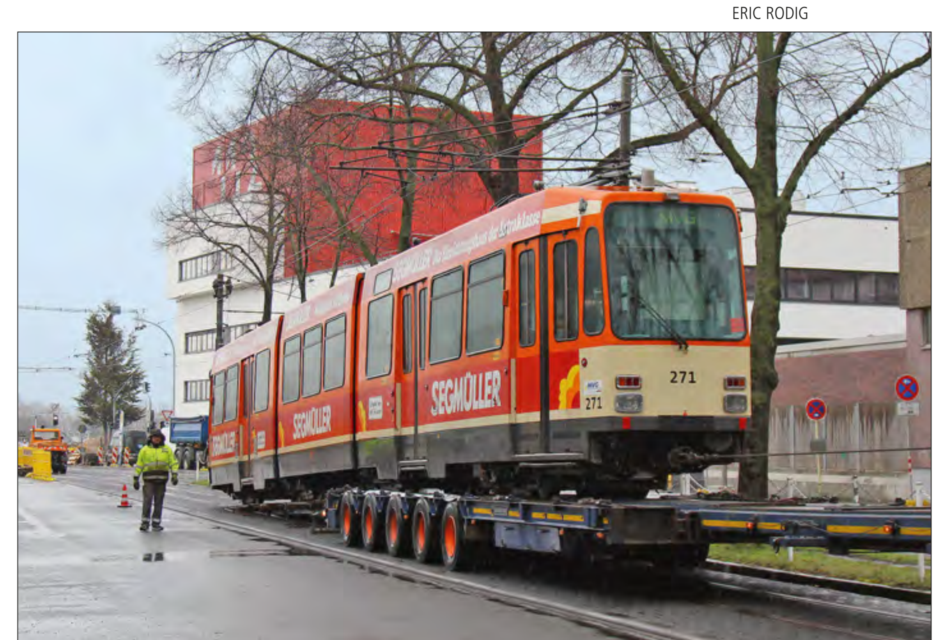
■ Schönberger Strand: Der am 31. Oktober 2015 in Braunschweig letztmals eingesetzte GT6 7553 wurde nach Anpassungen der Gleisanlage auf der Demonstrationsanlage am Schönberger Strand zu den Osterfahrtagen 2016 erstmals im Fahrgastbetrieb eingesetzt. Die offizielle Inbetriebnahme fand am 27. März statt. Der Tw 7553 dürfte damit das erste Museumsfahrzeug mit LED-Zielanzeige sein. Auch die Ganzreklame für die Braunschweiger Museen bleibt bis auf Weiteres erhalten JAN BORCHERS

gen erkennbar sind. Aktuell erfolgt die Inbetriebnahme des Tw 271 und entsprechende Tests sowie kleinere Anpassungen. Perspektivisch sind die Wagen vor allem zur Verstärkung in Spit- zenverkehrszeiten weiterhin nötig. ER

München

Bauarbeiten am Westfriedhof

■ Ein Fall von Baupfusch schränkt seit dem 21. März bis mindestens Sommer 2017 den Betrieb bei der Münchner Trambahn ein. Dabei handelt es sich nicht um mangelhaft hergestellte Gleiskreuzungen, wie es in den vergangenen Jahren öfter vorgekommen ist, sondern um die Sanierung des U-Bahnbauwerks am Westfriedhof direkt unter den Schienen der Tramlinien 20 und 21. Nur 16 Jahre nach Eröffnung, die Verlängerung der Linie U1 ging im Mai 1998 in Betrieb, müssen die fehlerhaft abgedichteten Fugen zwischen Decken und Wänden saniert werden. Die große Blockschleife an der Oberfläche muss für über ein Jahr gesperrt werden; um auf dem stark belasteten Streckenabschnitt nach Moosach trotzdem Straßenbahnen einsetzen zu können, wird bis 29. Mai in der Dachauer Straße ein provisorisches zweites Gleis verlegt. Bisher macht hier nur die Tramlinie 21 eine große Schleife. Derzeit, noch bis Ende Mai, wenden die Linien 20 und 21 ab Leonrodplatz über die nahegelegene Olympiaschleife. Bis Sommer 2017 fährt die Tram 20 ohne Halt am U-Bahnhof Westfriedhof vorbei, an der Hanauer Straße wird eine neue Haltestelle gebaut. Die Tram 21 wendet bereits vorzeitig über ein Gleisdreieck an der Haltestelle Borstei, hier werden Rückfallweichen verbaut. Nach der Sanierung des U-Bahnhofs Westfriedhof kehren die beiden Linien wieder auf die angestammte Trasse zurück, nach derzei-



Mainz: Äußerlich unverändert präsentierte sich der Tw 271 im klassischen Gewand bei seiner Rückkehr am 2. März, hier bei der Abladung am Betriebshof ERIC RODIG



München: R2 2157 am Westfriedhof, wegen Baumängeln im darunter liegenden U-Bahnhof können hier keine Trams fahren FREDERIK BUCHLEITNER



Stadler: Visualisierung der neuen U-Bahnen für Glasgow. Ab 2020 kommen diese Züge in der schottischen Metropole zum Einsatz STADLER RAIL GROUP

tiger Planung soll die Blockschleife bis dahin für die künftig eingesetzten Avenio-Doppeltraktionen angepasst sein. Das provisorische zweite Gleis soll nach den Arbeiten wieder entfernt werden. FBL

Industrie

Brookville

Fünf Wagen für Oklahoma City

■ Der amerikanische Straßenbahnhersteller Brookville Equipment Corporation (Pennsylvania) konnte am 22. März einen Auftrag über 24,9 Millionen US-Dollar, umgerechnet 22,3 Millionen Euro, zur Lieferung von neuen Straßenbahnwagen für Oklahoma City für sich verbuchen. Die Stadt im gleichnamigen Bundestaat errichtet derzeit ein neues Straßenbahnsystem, welches aus zwei Innenstadtschleifen besteht. Eine 3,2 Kilometer lange Ost-West Schleife und eine 7,9 Kilometer lange Nord-Süd Schleife befinden sich derzeit im Bau. Ab Anfang 2018 sollen Strecken in Betrieb genommen werden. Bei den Triebwagen handelt es sich um fünf 20 Meter lange dreiteilige Gelenktriebwagen vom Typ Liberty Streetcar. Die Fahrzeuge mit einem Niederfluranteil von 70 Prozent bieten 30 Sitzplätze und können maximal 100 Personen befördern. Da einige Abschnitte zum Betrieb ohne Fahrleitung vorgesehen sind, erhalten die Fahrzeuge einen Onboard-Energiespeicher aus Lithium-Ionen-Akkumulatoren. Durch einen Fertigungsanteil von mehr als 70 Prozent der Fahrzeugkomponenten in den USA erfüllen die Fahrzeuge die Voraussetzungen für eine staatliche Förderung des Projektes. Die Lieferung der Straßenbahnen ist für 2017 vorgesehen, damit diese rechtzeitig zur Inbetriebnahme für Probe- und Schulungsfahrten zur Verfügung stehen. JEP

Stadler

Erstes führerloses U-Bahn-Projekt

■ Im Konsortium mit AnsaldoSTS hat Stadler die Ausschreibung zum Bau von 17 U-Bahn-Garnituren für Glasgow gewonnen. Vertragsbestandteil sind nach Angaben des Schweizer Herstellers technischer Support und Ersatzteile. Die ersten Züge sollen 2020 in den kommerziellen Betrieb gehen. Die Schweizer bezeichnen diesen Auftrag als Meilenstein: Erstmals werde Rollmaterial des Hauses in einem führerlosen U-Bahn-System unterwegs sein. Die Züge der Bussnanger sind gut 39 Meter lang, für 58 km/h Höchstgeschwindigkeit ausgelegt, haben 116 Sitzplätze, 12 Klappsitze und 204 Stehplätze. Der Boden verfügt über eine einheitliche Höhe und sechs große Türen pro Seite. Zum sicheren Betrieb sollen so genannte Platform Screen Doors (PSD) installiert werden. Stadler beziffert den anteiligen Wert seines Auftrags auf 92 Millionen Pfund Sterling, das Gesamtprojekt kostet 200 Millionen Pfund.

Glasgow hat nach London und Budapest das drittälteste U-Bahn-System der Welt. Die Tunnelröhren aus der Zeit von Königin Viktoria haben nur einen Durchmesser von 3,4 Metern, die Spurweite beträgt 1.220 Millimeter. Glasgow Subway wird im Zuge der Modernisierung auf ein vollautomatisches, zugführerloses System umgestellt. Ab Anfang 2020 fahren die ersten Stadler-Züge im Mischbetrieb mit alten Fahrzeugen und in dieser Phase noch mit Triebfahrzeugführern. Außergewöhnlich im Vergleich ist auch die Tatsache, dass die neuen U-Bahnen Fenster an den Zugenden haben. FBT

Siemens

Neue Metro für Riad vorgestellt

■ Siemens hat Ende Februar seinen ersten Inspiro-Zug für Riad vorgestellt. Mit einem Netz von 175 Kilometern Länge und sechs Linien ist das Riyadh Public Transport Project (RPTP) das

■ Bad Schandau: Am 23. März erreichte der ex-Jenaer Fahrschul-Beiwagen 199 seine neue Heimat Kirnitzschtalbahn. Deren Betreiber OVPS hat mit dem Neuzugang einen siebten Gotha-Beiwagen im Bestand und verfügt damit künftig über eine Reserve, während bislang in der Hauptsaison alle vorhandenen Beiwagen zur Gestellung der planmäßig drei Dreiwagenzügen benötigt wurden. Bevor der neue Bw 27 in Dienst geht, sind Anpassungsarbeiten und eine Neulackierung in gelb/weiß geplant RONNY DAUER



derzeit größte in Umsetzung befindliche Metro-Vorhaben weltweit. Zwei der künftigen Linien mit einer Streckenlänge von 64 Kilometern stattet Siemens als Teil des BACS-Konsortiums unter Führung des Bechtel-Konzerns mit Metro-Zügen und der zugehörigen Infrastruktur für den fahrer- losen Betrieb aus.

Den Auftrag über insgesamt 1,5 Milliarden Euro erhielt Siemens bereits 2013 von der Hohen Kommission zur Stadtentwicklung, jetzt konnte Siemens als erstes der drei Konsortien sein Fahrzeug der Öffentlichkeit vorstellen. Im März wurde der erste Zug im Klima-Windkanal Wien unter den Bedingungen des in Riad vorherrschenden Extremklimas getestet. Im Frühjahr schließen sich Tests im Prüf- und Validationcenter in Wegberg-Wildenrath an. Siemens liefert insgesamt 74 Metrofahrzeuge vom Typ Inspiro für die Blue Line und die Red Line. Die aus Aluminium gefertigten Züge fahren auf Normalspur und können eine Geschwindigkeit von bis zu 90 Kilometern pro Stunde erreichen. Die bestellten 29 Zweiteiler sind 37,9 Meter lang und fassen 251 Fahrgäste, die 45 Vierteiler messen 75,7 Meter Länge und sind für 522 Passagiere ausgelegt. Die Einheiten sind auf die klimatischen Verhältnisse der Region ausgelegt. Dazu gehört eine größere Klimaanlage, die auch bei extremer Hitze ausreichende Kühlleistung liefert. Ferner wurden die Drehgestelle, der Fahrantrieb, die Bremsen und die Türen mit speziellen Elementen versehen, um das Eindringen von Sand zu vermindern. MSP



■ Stadler: Am 23. Februar nahm ein Werkstatt-Team der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) die ersten beiden Rohbauten der neuen Stuttgarter Stadtbahnen S-DT 8.14 im Rahmen einer Erstmusterprüfung ab. Die Rohbauten werden im Auftrag des Fahrzeugherstellers Stadler durch die Waggonbau Niesky GmbH in Ostsachsen gefertigt SSB AG

Ausland

Isle of Man: Douglas

Zwischenlösung: Pferdebahn fährt 2016

■ Anders als noch im Januar beschlossen, wird die Pferdebahn nun doch in der Saison 2016 unterwegs sein. Nach dem Beschluss der Stadt Douglas vom Januar 2016, die ihr gehörende Pferdebahn umgehend abzuschaffen, waren international Proteste laut geworden. Diese führten zur Einsetzung einer hochrangigen Arbeitsgruppe mit dem Ziel, Möglichkeiten eines Betriebs 2016 und darüber hinaus zu untersuchen. Ein erstes Zwischenergebnis dieser Arbeitsgruppe liegt nun vor: In der Saison 2016 wird die Pferdebahn voraussichtlich von Ende April bis Anfang Oktober fahren und damit im August ihr 140. Jubiläum begehen können.



Siemens: Der erste Inspiro für Riad wurde im Februar dem Fachpublikum vorgestellt und wird seit März getestet SIEMENS MOBILITY

Das Department for Infrastructure übernimmt vom Douglas Bororugh Council hierfür die Betriebsführung und alle nötigen Betriebsmittel. Gleichzeitig wird nach Möglichkeiten der Kostenreduzierung gesucht. Die Zusammenarbeit mit anderen Ressorts und Kulturträgern auf der Insel soll zusätzliche Gelder in die Kassen bringen, um das reguläre Inselbudget nicht zu belasten. Eine Aussage zum Fortbestand der Pferdebahn über 2016 hinaus ist damit nicht verbunden. Man habe nun Zeit, um in Ruhe über Optionen für die Zukunft nachzudenken, betonte Infrastrukturminister Gawne aus Anlass der Präsentation der Zwischenlösung. Weitere

Österreich: Gmunden – Rollout der neuen Niederflurtrams

■ Unter dem Motto „1, 2, 3, los!" fand am 12. März das feierliche Rollout und die Taufe der ersten drei Niederflurtrams für die Stadt-Regio-Tram Gmunden – Vorchdorf im neuen Depot- und Werkstättengebäude am Bahnhof Vorchdorf statt. Bis dahin wurde das endgültige Design geheim gehalten, die Triebwagen mit Folien in Erlkönig-Optik beklebt. Vor dem Rollout gab es noch Abschiedsfahrten mit den Altwagen, die vierachsigen Trieb- und Beiwagen kamen letztmalig zum Einsatz. Gleichzeitig wurden die beiden seit 2011/12 von den Innsbrucker Verkehrsbetrieben angemieteten Triebwagen 320 und 307 im Planverkehr abgelöst. Triebwagen 307 kehrte am 22. März in die Tiroler Landeshauptstadt zurück, der Triebwagen 320 verblieb noch bis zur Instandsetzung des unfallbeschädigten ET 123.

Die insgesamt elf neuen Fahrzeuge des Typs „TramLink V3" für Stern & Hafferl liefert Vossloh Kiepe und Vossloh España, jetzt Stadler Rail Valencia S.A.U. (im letzten STRASSENBAHN MAGAZIN irrtümlich der Firma CAF zugeordnet), bis Ende 2016. Vossloh hat sein Fahrzeuggeschäft in Spanien unterdessen mit Wirkung zum 31. Dezember 2015 an Stadler Rail veräußert. Drei der als Tw 121 – 131 nummerierten Wagen werden im September 2016 auf der Attergaubahn (Vöcklamarkt – Attersee) werksneu in Dienst gestellt. Die fünfteiligen Multigelenk-Triebfahrzeuge sind 32 Meter lang, 2,4 Meter breit, wiegen 41 Tonnen, verfügen über vier Türen je Wagenseite und über eine Gesamtkapazität von 175 Personen. Die Zweirichtungsfahrzeuge zeichnen hoher Komfort, Geräumigkeit und eine beeindruckende Laufruhe aus. Auf der Traunseebahn Gmunden – Vorchdorf wird der Planverkehr nach Verfügbarkeit mit den neuen Tw 121 – 123 abgewickelt. An Schultagen werden im Frühverkehr alle drei Triebwagen benötigt. Ein Reservefahrzeug, ein vierter TramLink, wird erst im Juni 2016 aus dem spanischen Herstellerwerk angeliefert. Für die neuen Triebwagen ersetzte Stern & Hafferl in Vorchdorf die bestehende Werkstätte durch einen größeren Neubau. Für die Wartungsarbeiten an den Triebwagen wurden zwei Gleise mit Dacharbeitsständen ausgerüstet und eine Unterflur-Radsatzdrehbank eingebaut. ROS

Gmunden: In Gschwandt begegneten sich am 17. März die Triebwagen 122 und 121, ab Mitte 2017 sollen die neuen Niederflurtrams vom Typ „TramLink" durch Gmundens Innenstadt rollen ROBERT SCHREMPF





Linz: Der neue Triebwagen 088 erreicht anlässlich der Eröffnungsfahrt die Haltestelle Plus City. Die Eigentümer des benachbarten Einkaufzentrums ließen auf eigene Kosten die Haltstelle errichten ROBERT SCHREMPF

Infos unter www.visitisleofman.com und www.friendsofdbht.org AMA

Bulgarien: Sofia

Neue U-Bahnen mit Automatisierung

■ Sofias U-Bahn-Betreiber Metropolitan EAD hat Siemens gemeinsam mit der polnischen Newag SA beauftragt, die neue U-Bahnlinie 3 der bulgarischen Hauptstadt auszustatten. Geordert sind für 140 Millionen Euro bei Siemens 20 U-Bahnzüge „Inspiro" und das automatische Zugsicherungssystem Trainguard MT, das auch einen automatischen Betrieb erlaubt. Hinzu kommt die Option über weitere zehn Züge. Die neue U-Bahn soll in drei Jahren in Betrieb gehen. Beteiligt sind Siemens Wien (Wagenkästen) und Graz (Drehgestelle) und das Newag-Werk in Nowy Sacz (Endmontage, Fabrikprüfung und statische Inbetriebnahme).

Wie es heißt, soll der Ausbau der Verkehrsnetze, der vor allem unterirdisch geschehe, den stetig wachsenden Anforderungen einer aus allen Nähten platzenden Metropole gerecht werden. Im Jahr 2011 beschlossen die Stadtverantwortlichen die neue U3: Sie schafft über 18 Kilometer eine Ost-West-Verbindung durch die Stadt, wird im Endausbau mit 18 Stationen ober- und unterirdisch verlaufen und im Verhältnis 70 zu 30 aus EU- und kommunalen Mitteln bezahlt.

Der jetzige Auftrag gehöre zur ersten Teilstrecke mit acht Stationen und acht Kilometern. Die Konsortialpartner liefern außerdem Sprech- und Datenfunk, das streckenseitige Digital-Kommunikationsnetz, das Stellwerk und halbhohe Bahnsteigtüren an den Stationen. Nach seiner Fertigstellung wird es im Untergrund ein U-Bahn-Dreieck geben, so dass jede Haltestelle einer anderen Linie mit nur einem Umstieg erreicht wird. FBT

Österreich: Linz

Tram-Verlängerung Richtung Traun

■ Am 25. Februar eröffnete das Land Oberösterreich die Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 von der Station Doblerholz in Leonding zur neuen Endstation „Trauner Kreuzung". Gleichzeitig kamen erstmals die neuen Flexity Outlook Tw 083 – 088 im Fahrgastverkehr zum Einsatz. Es handelt sich dabei um den ersten Abschnitt einer 4,5 Kilometer langen Neubaustrecke, die im Endausbau bis ins Stadtzentrum von Traun führt. Errichter und Betreiber der Straßenbahnverlängerung ist das landeseigene Infrastrukturunternehmen „Schiene OÖ", die Betriebsführung und Instandhaltung obliegt der Linz AG Linien. Vorläufig fährt nur jeder zweite Kurs zur Trauner Kreuzung, alle anderen enden wie bisher an der Remise Leonding-Doblerholz. Ab voraussichtlich Anfang September 2016 fahren dann diese Kurse als Linie 4 die gesamte Neubaustrecke bis zum Schloss Traun. ROS

England: Southport

Promenaden-Tram stillgelegt

■ Im nordenglischen Southport südlich des noch bekannteren Seebads Blackpool fuhr seit 2005 eine Batterietram auf 1067-Millimeter-Kapspur über den 1,1 Kilometer langen Strandsteg. Wegen steigender Unterhalts- und Betriebskosten beim Batterieantrieb sowie baulichen Problemen mit dem historischen Holzsteg beschloss die örtliche Behörde Sefton Council bereits im Sommer 2015, den schwerfälligen Trambetrieb als Sparmaßnahme stillzulegen und in der Saison 2016 nicht mehr aufzunehmen. Bereits 2013 musste der halbe Strandsteg fürs Publikum temporär geschlossen werden, als Risse in 14 Stützpfeilern entdeckt wurden. Als Ersatz für die Batterietram setzt die finanziell angeschlagene Behörde nun eine Dotto-Bimmelbahn ein. Das hochflurige Zweirichtungsfahrzeug im eigenwilligen Busdesign lieferte UK Loco als Einzelstück, es bot 74 Sitzplätze sowie einen Platz für Rollstühle. Die Energie für den 21,8 Meter langen Gelenkwagen speicherten zwei 96-Volt-Bleisäurebatterien, welche genug Reichweite für einen Betriebstag hatten. Gefahren wurde täglich zwischen 10:30 und 17:00 Uhr (11:30 und 16:00 Uhr in der Nebensaison), außer an Weihnachten und bei sehr schlechter Witterung. AT

USA: Washington

Neuer Straßenbahnbetrieb eröffnet

■ Am 27. Februar eröffnete der Bürgermeister von Washington DC nach mehrjähriger Bauverzögerung den neuen Straßenbahnbetrieb in der amerikanischen Hauptstadt. Der Startpunkt der neuen Strecke ist die Union Station, wo ein Übergang zu Washingtons Metro-System besteht. Von dort führt die Strecke entlang der H Street zur Benning Road. Werktags können die Fahrgäste die Strecke zwischen sechs Uhr und Mitternacht bzw. zwei Uhr nachts am Wochenende zunächst noch kostenlos befahren. Auf der 3,3 Kilometer langen Strecke mit acht Haltestellen fahren drei Doppelgelenkzüge des tschechischen Herstellers Innekon Trams, einem Nachfolgeunternehmen von ČKD Prag. Die Niederflurtriebwagen vom Typ 12 TRIO baute Innekon bereits 2007 und lagerte sie zunächst in Ostrava ein. 2009 kamen sie nach Washington, wo sie seither abgestellt standen. Die 20 Meter langen Zweirichtungsfahrzeuge sind mit Klimaanlage und hydropneumatischer Steuerung ausgestattet.



■ **Budapest: Die Unterführung am Budaer Brückenkopf der Kettenbrücke wurde am 14. März nach Modernisierung und Erweiterung wieder in Betrieb genommen und nun für alle Fahrzeugtypen zugelassen. Die neue Linie 19 (Kelenföld vasútállomás – Bécsi út/Vörösvári út) fährt mit CAF- und Ganz-Zügen, die 41 (Kamaraerdei Ifjúsági Park – Bécsi út/Vörösvári út) an Wochenenden mit Tatras** ÁKOS VARGA



Kaliningrad: Auf dem seit 2009 nur als Dienststrecke fungierenden Abschnitt über die Shevchenko-Straße – hier mit KT4D 608 (ex-Cottbus Tw 28) – soll nochmals für zwei Jahre Linienverkehr stattfinden DANIEL MÖSCHKE (2)



Košice: Auf der Trieda SNP kommen bis Juni 2016 werktags noch ausschließlich Tatrawagen zum Einsatz so wie hier T6A5 607 vor der Haltestelle Bernolákova. Künftig wird dieser Tatratyp nur noch in Reservefällen fahren

In den nächsten Jahren soll das Straßenbahnnetz im District of Columbia weiter ausgebaut werden, die erste Stufe sieht einen Netzumfang von 35 Kilometern vor. Betrieben wird die Strecke durch die McDonald Transit Associates, welche zu 51 Prozent zur RATP Group gehört, einen Unternehmen der Pariser Metro. Der District Columbia, in dem Washington liegt, hatte bereits bis 1962 ein umfassendes Straßenbahnnetz mit einer maximalen Ausdehnung von mehr als 320 Kilometern. JEP

Slowakei: Košice

Bestellung Vario LF2+ nochmals aufstockt

■ Die Leitung des Verkehrsbetriebs DPMK aus der ostslowakischen Stadt Košice hat am 8. März entschieden, auch die restlichen 13 Vario LF2+ der bestehenden Option einzulösen und zu bestellen, welche bis 2017 in Betrieb gehen sollen. Die Auslieferung von ursprünglich geplanten 23 Fahrzeugen begann 2014, noch während der Auslieferung wurde mit fünf zusätzlichen Vario LF2+ ein Teil der Option eingelöst, so dass nunmehr 28 Neufahrzeuge angestrebt waren. Eine weitere Aufstockung um fünf Wagen aus der Option konnte im Frühjahr 2015 vereinbart werden. Alle 33 Wagen gingen bis zum 30. November 2015 in Betrieb.

Nachdem die Tatra T3 letztmalig am 19. Januar im Planverkehr fuhren, wird dies nach Abschluss der Lieferung der 46 Vario LF2+ auch einen Großteil der Tatra T6A5 betreffen. Für interessierte Straßenbahnfreunde besteht noch bis Juni 2016 die Möglichkeit auf planmäßigen T6A5-Einsatz – werktags auf den Linien 6 und 9 (gelegentlich auch Linie 7) als Doppeltraktion sowie sporadische Soloeinsätze ebenfalls werktags auf der Linie 2 und 4. Ab Juli beginnt der nächste Strecken-Rekonstruktionsmarathon mit großen Einschränkungen, welche bis 2018 andauern. Nach Abschluss dieser Arbeiten werden die bis dahin verbleibenden T6A5 lediglich als Reservewagen vorgehalten. Derzeit kommen die VarioLF2+ werktags hauptsächlich auf den Linien 2, 3, 4, 7 sowie den R-Linien zum Stahlwerk zum Einsatz, auf den Linien 6 und 9 sind diese derzeit werktags jedoch nicht anzutreffen, um die Vario LF2+ vor den dort durchgehend unsanierten Gleisanlagen zu schützen. Anders sieht es an Wochenenden aus, denn da wird bereits ein komplettes Niederflurangebot gefahren! DAM

Russland: Kaliningrad

Bauarbeiten auf der letzten Tramlinie

■ Nach den umfangreichen Stilllegungen der letzten Jahre hält die Stadt an der Linie 5 als letzter verbliebener Strecke zunächst fest. Seit 1. April ist für etwa zwei Jahre ein interessanter Betriebsablauf nötig: Aufgrund des Neu- baus zweier veralteter Brücken auf der Oktyabrskaya-Straße über die Kanäle der Pregel, beginnend mit der alten Klappbrücke nördlich der Straße Dzerzhinskogo und zum Jahresende auch an der kleinen Klappbrücke südlich des Moskovskiy Prospekt, wird die Linie 5 auf diesem Abschnitt unterbrochen und der Streckenast zum Mjasokombinat bis 2018 vorübergehend eingestellt. Die Bahnen fahren währenddessen wie gewohnt von der Endstation Basseynaya via Siegesplatz (Ploshchad' Pobedy) über die nördliche Zentrumsumfahrung und die erst im November 2015 nach Sanierung wiedereröffnete Strecke über die Straße 9. Aprelya (Nordabschnitt) bis zur Kreuzung Dom Byta. Von dort aus wird der Linienverkehr über die Betriebsstrecken der Shevchenko-Straße und des Leninskiy Prospekt führen, so dass nach einer 4,5 Kilometer langen Zentrumsumrundung wieder der Ploshchad' Pobedy erreicht wird. Von dort führt der Linienweg jedoch nicht zurück nach Basseynaya, sondern auf den seit 2012 stillgelegten Streckenast des Prospekt Mira. Auf einer Länge von 1,7 Kilometern hat der Betrieb die dort noch vorhandenen Gleise bis zur ehemaligen Zwischenschleife des Freizeitparks PKiO Centralniy im Bauzeitraum reaktiviert, eine erste Probefahrt fand hier am 29. Februar mit T4SU 010 statt. Zum Einsatz werden hier bis zu 26 Umläufe kommen, welche durch Tatra KT4SU und einigen KT4D, sowie dem Einzelgänger Pesa 121NaK gestellt werden.

Southport: Die moderne Batterietram ist nun schon historisch, hier der ungewöhnliche Gelenkwagen am Endpunkt Pavilion ANDREW THOMPSON



Der Hauptbahnhof (Yuzhny vokzal) wird seit dem 25. Juni 2015 nicht mehr per Straßenbahn erreicht. Da der Betriebshof allerdings nur über diese Strecke zu erreichen ist, gibt es täglich für bestimmte Stunden eine Ausnahmeregelung, welche den Straßenbahnen die Passage einer im Streckenverlauf liegenden, knapp 500 Meter langen Einbahnstraße in beide Fahrtrichtungen gestattet. DAM

China: Qingdao

Neue Stadtbahn mit Wasserstoffantrieb

■ Die rund 2,7 Millionen Einwohner zählende chinesische Stadt Tsingtao (heutige Schreibweise Qingdao) nahm am 5. März ihre erste Straßenbahnstrecke in Betrieb. Auf einer 8,8 Kilometer langen normalspurigen Route mit zwölf Haltestellen fahren die sieben dreiteiligen Wagen von Qianwangtuan zum Chengyang Wollmarkt. Bei den 35,2 Meter langen Fahrzeugen handelt es sich um Lizenzbauten der tschechischen Škoda Werke vom Typ ForCity T15, welche bei CRRC Qingdao Sifang hergestellt wurden. Die Fahrzeuge haben bei 60 Sitzplätzen eine Fahrgastkapazität von 380 Personen. Täglich zwischen 6:30 und 20:30 Uhr befahren die Wagen die neue Strecke. Sie ist größtenteils auf eigenem Bahnkörper trassiert und erlaubt eine maximale Höchstgeschwindigkeit von 70 Kilometer pro Stunde. Teile der Strecke sind mit Oberleitung versehen, auf einigen fahrleitungslosen Abschnitten werden die Bahnen mit der Energie aus einer Wasserstoff-Brennstoffzelle angetrieben. Für das Nachfüllen der Wasserstofftanks werden rund drei Minuten benötigt. Die bis 1918 zum deutschen Pachtgebiet in China gehörende Hafenstadt baut seit 2009 auch ein Metro-Netz, dessen erster zwölf Kilometer langer Abschnitt seit Dezember 2015 in Betrieb ist. Bis 2050 soll dieses Strecke zu einem Netz von bis zu 231,5 Kilometer Länge vergrößert werden. JEP



Auferstanden aus Ruinen

Die Straßenbahn Schwerin zu DDR-Zeiten ■ Mitte der 1960er-Jahre stellten die damaligen Verantwortlichen die Weichen pro Straßenbahn und leiteten damit auch in der DDR einen neuen Trend ein. Der konsequente Ausbau des Straßenbahn-Netzes in Schwerin führte schließlich 1974 zur Eröffnung der ersten Schnellstraßenbahnstrecke in der DDR

Der schienengebundene Nahverkehr in Schwerin stand am Anfang unter keinem guten Stern. Nachdem ab 1881 die erste Pferdebahn in der Stadt verkehrte, kam der Verkehr auf Grund von Unrentabilität schon nach vier Jahren wieder zum Erliegen. Es dauerte bis 1908, bis die erste elektrische Straßenbahn in Schwerin fuhr. Sie überstand mit Angebotsreduzierungen den Ersten Weltkrieg und die Inflationszeit und hatte in der zweiten Hälfte der 1920er-Jahre ihre erste Blütezeit. Die Weltwirtschaftskrise und eine andere Verkehrspolitik während des Faschismus führten zur Reduzierung des Streckennetzes und zur Umstellung erster Abschnitte auf Busbedienung. So sank die Netzlänge von 14,28 Kilometer im Jahr 1928 auf 7,2 im Jahr 1939. Vor Ausbruch des Zweiten Weltkrieges verkehrte lediglich die Linie 3 noch zwischen Sachsenberg und Zippendorf.

Auf Grund des Treibstoffmangels wurde die Umstellung der Straßenbahn auf Omnibusbetrieb nicht mehr weiter verfolgt. 1940 nahm man auf Grund des Treibstoffmangels die Strecke Marienplatz – Friedhof wieder in Betrieb. Bis zum 7. April 1945 blieb die Straßenbahn von Kriegsschäden verschont. An diesem Tag kam es zu einem Bombenangriff der Alliierten auf Schwerin, der eigentlich dem Güterbahnhof galt. Die Bomben trafen unter anderem das Depot und die Hauptwerkstatt an der Wallstraße, die unweit der Eisenbahnstrecke lagen. Dort richteten sie er-







OBEN Der Triebwagen 23 (ex LVB, Typ 27) am 1. November 1956 auf der Linie 1

RECHTS Der von den Leipziger Verkehrsbetrieben stammende Triebwagen 17 (LVB-Typ 27) ist am 9. August 1957 auf der Linie 1 am Depot unterwegs

LINKS Am 18. Juli 1986 ist der TW 30 mit zwei Beiwagen auf der Linie 1 am Leninplatz in Richtung Großer Dreesch II eingesetzt HOLGER REX

hebliche Schäden an allen Betriebsanlagen und den dort abgestellten Fahrzeuge an. 13 Trieb- und 3 Beiwagen wurden dabei zerstört und der Schweriner Straßenbahnverkehr ruhte jetzt völlig. Nur vier Trieb- und vier Beiwagen, welche sich zum Zeitpunkt der Bombardierung im Einsatz auf der SL 3 befanden, blieben unversehrt. So bot die Schweriner Straßenbahn zur „Stunde Null" ein klägliches Bild. Die zerstörten Werkstatteinrichtungen sowie die Fahrzeughalle mussten zunächst notdürftig instandgesetzt werden. Diese Arbeiten zogen sich bis Ostern 1946 hin, danach konnten mit den vier vorhandenen Fahrzeugen erste Probefahrten durchgeführt werden.

1. Mai 1946: Die Tram fährt wieder

Pünktlich zum „Internationalen Kampf- und Feiertag der Werktätigen", dem 1. Mai 1946, wurde der Betrieb auf den SL 2 (Friedhof – Marienplatz) und 3 (Schweizerhaus – Marienplatz – Lewenberg) wieder aufgenommen. Auf Grund des herrschenden Fahrzeugmangels waren die im 15-Minuten-Takt verkehrenden Züge häufig überfüllt und konnten zu den Stoßzeiten nicht alle Fahrgäste aufnehmen.

Zur Linderung des Wagenmangels beauftragte die Schweriner Straßenbahn die Waggonfabrik Wismar mit dem Wiederaufbau von acht Triebwagen. Rund ein Monat später, am 2. Juni 1946, wurde die SL 3 vom Lewenberg zum Sachsenberg verlängert. Auch bei der Wiederinbetriebnahme der Strecke nach Zippendorf im Mai 1947 standen noch keine zusätzlichen Fahrzeuge zur Verfügung und die Gesellschaft behalf sich mit den Fahrzeugen der SL 2 (Friedhof – Marienplatz), die vorübergehend eingestellt wurde.

Erst als im Dezember 1947 der erste in Wismar auf einem alten MAN-Fahrgestell wieder aufgebaute TW 5 (II) eintraf und im März 1948 ein weiterer Triebwagen folgte, entspannte sich die Lage im Wagenpark allmählich. Der Betrieb auf der SL 2 konnte wieder aufgenommen werden. Mit ihren sechs Trieb- und vier Beiwagen beförderte die Schweriner Straßenbahn in diesem Jahr immerhin fünf Millionen Fahrgäste.

Im folgenden Jahr lieferte die Waggonfabrik Wismar erstmalig einen Straßenbahnwagen in blau-weißer Farbgebung aus, die später auch weitere Fahrzeuge erhielten. Dieser Farbanstrich war der Not geschuldet. Wegen fehlender Lacke verwendete man Tarnfarbe aus dem Schiffbau. Auch



Bw 54 auf der Linie 2 am Friedhof, vom Triebwagen liegt keine Nummer vor

BILDER, WENN NICHT ANDERS ANGEGEBEN: WOLFGANG SCHREINER, ARCHIV AG „HISTORISCHE NAHVERKEHRSFREUNDE LEIPZIG“ E.V.



Der LOWA TW 15 im Juni 1968 im Depot an der Wallstraße

Schwerin: Die erste Schnellstraßenbahn der DDR

„Schnellstraßenbahn“ ist kein genau definierter Begriff. Folgende Merkmale zeichneten die Schweriner Schnellstraßenbahn, 1974 als erste in der DDR eröffnet, aus:

- 10 Kilometer Länge
- Trasse auf eigenem Bahnkörper fast kreuzungsfrei
- zwei ampelgesichterte Kreuzungen mit Vorrangschaltung für die Straßenbahn
- Straßenbahnüberführungen über zwei Straßen
- Zugang zu den Haltestellen durch Über- und Unterführungen
- Ausrüstung der Stromzuführung für hohe Stromaufnahme durch Tatra-Wagen
- Betriebsaufnahme mit Tatra-Großzug, bestehend aus zwei Trieb- und einem Beiwagen
- 1974-1977 Übergangsbetrieb mit Gotha- und Rekowagen
- 1976 Grundsteinlegung für einen neuen Betriebshof u.a. für die Fahrzeuge der Linie SL2
- Ab Mai 1977 komplette Umstellung auf Tatra-Großzüge: Zuglänge 45 Meter, Kapazität bei vier Personen/m^2 bis zu 248 Personen
- 1979 Eröffnung einer weiteren Schnellstraßenbahnlinie nach Neu Pampow

der Ausbau der Infrastruktur wurde weiter vorangetrieben.

Improvisierter Gleisbau

Mit dem Kauf von 2.000 Meter Gleisen auf der Leipziger Messe und dem aus Straßen geborgenem altem Gleismaterial begann die Schweriner Straßenbahn den 1936 eingestellten Abschnitt zur Werderstraße wieder aufzubauen, allerdings mit einer geänderten Streckenführung. Ab dem 14. Oktober 1949 konnten die ersten Fahrgäste den neuen Abschnitt befahren und am Ende des Jahres hatte das Schweriner Straßenbahnnetz eine Länge von 10,1 Kilometern erlangt. Gleichzeitig erfolgte die Umstrukturierung der Straßenbahngesellschaft zu einem Kommunalwirtschaftlichen Unternehmen (KWU). Nachdem 1950 weitere aufgearbeitete Triebwagen aus Wismar eintrafen, bot die Schweriner Straßenbahn auf den SL 2 und SL 3 (ab1952 nun SL 1) wieder einen 15-Minuten-Takt an. Da mehr Triebwagen als Beiwagen zur Verfügung standen und um zusätzliche Kapazitäten zu erhalten, erwarben die Verkehrsbetriebe sieben gebrauchte Beiwagen aus Dresden.

1951: Endlich neue Triebwagen

Eine spürbare Entspannung im Fahrzeugpark konnte die Straßenbahn dann Ende 1951 verzeichnen, als vier moderne Triebwagen aus der volkseigenen Produktion der VEB Lokomotiv- und Waggonbau Werdau geliefert wurden. Die Fahrzeuge des Typs Lowa ET 50 wurden zwischen Zippendorf und Sachsenberg eingesetzt und führten dort zu einer Verdichtung des Fahrplans. Dieses war erforderlich, da an dieser Strecke das Klement-Gottwald-Werk (KGW) lag, das zur DDR-Zeit mit 1.300 Beschäftigen zu den bedeutendsten Schweriner Unternehmen gehörte. Das Maschinenwerk war ein wichtiger Zulieferer für die Schiffsindustrie. Die steigenden Fahrgastzahlen machten eine Ausweitung des Betriebes erforderlich, so dass weitere Fahrzeuge benötigt wurden. Zunächst erhielt die Schweriner Straßenbahn fünf gebrauchte Triebwagen aus Potsdam, welche ursprünglich aus Leipzig (LVB Typ 27) kamen und dort nur kurze Zeit im Einsatz waren. Ab 1958 trafen dann die ersten Neubautrieb- und Beiwagen aus dem VEB Waggonbau Gotha in Schwerin ein. Fünf Züge vom Typ T57/B57 wurden bis 1961 mit einem cremefarbenen Anstrich und blauer Zierleiste angeliefert. Die alten Triebwagen aus den Jahren 1908 und 1913 wurden deshalb nicht mehr benötigt.

Betrieb mit Einrichtungswagen

Um einen wirtschaftlicheren Betrieb mit Einrichtungstriebwagen durchführen zu können, entstanden in den folgenden Jahren

an den Endhaltestellen Wendeschleifen. So konnte auf das aufwendige Umsetzen der Beiwagen und den damit verbundenen Rangiertätigkeiten verzichtet werden. Auch baute die Stadt in diesen Jahren eingleisige Abschnitte zweigleisig aus. Zur Personaleinsparung fuhren ab 1958 zunächst in den Triebwagen keine Schaffner mehr mit, bis 1968 war der gesamte Straßenbahnbetrieb schaffnerlos. Da die Zwei-Wagenzüge auf der SL 1 häufig überfüllt waren, kamen dort ab 1966 Dreiwagenzüge zum Einsatz. Die hierfür erforderlichen zusätzlichen Beiwagen erhielt die Schweriner Straßenbahn aus Leipzig (LVB Typ 54). Allerdings hatten diese Fahrzeuge eine starke Geräuschentwicklung, und nachdem ab 1967 weitere Neubaufahrzeuge vom Typ Gotha T2-62 bzw. B2-62 eintrafen, stellte man die Leipziger Fahrzeuge ab. Trotz der kontinuierlichen Verbesserung im Straßenbahnsystem gab es auch Bestrebungen zur Einstellung der Schweriner Straßenbahn.

Straßenbahn für Neubaugebiet

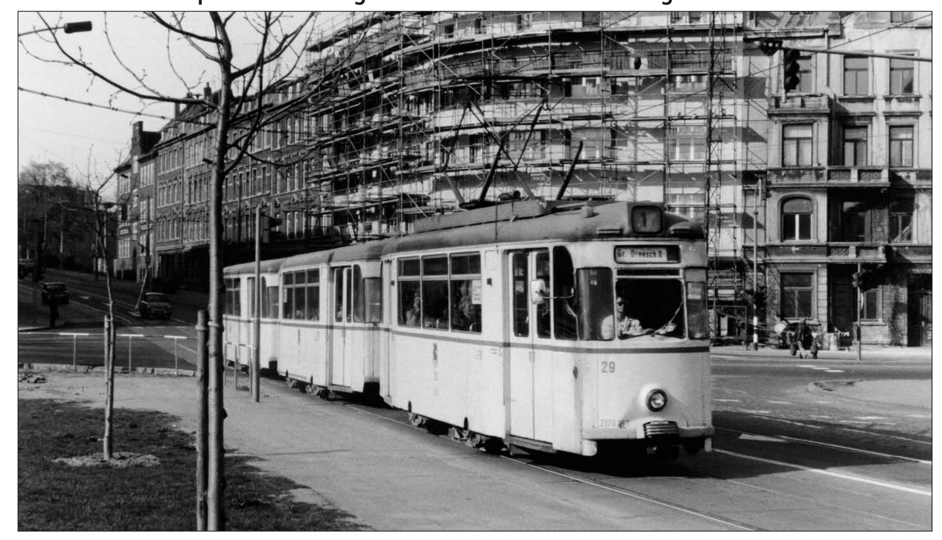
Als der Rat der Stadt Anfang der 1960er-Jahre mit den Planungen einer modernen Großsiedlung für rund 20.000 Bürger in Lankow begann, stellte sich auch die Frage zur verkehrlichen Erschließung des Neubaugebietes. Anfangs beabsichtigten die Planer dieses durch die Errichtung einer neuen Obus-Linie zu realisieren. Ein drittes Verkehrssystem, neben dem Omnibus und der Straßenbahn, schien aber unwirtschaftlich. Eine Denkschrift aus diesen Jahren sah eine Umstellung des gesamten Schweriner Stadtverkehrs auf Omnibusbetrieb vor. Allerdings erkannten die damaligen Verantwortlichen bereits den Vorteil des schienen- gebundenen Personennahverkehrs und entschieden sich für einen Anschluss der Großsiedlung an das Straßenbahnnetz.

Die Arbeiten an der neuen Strecke begannen 1967 mit dem Bau einer Wendeschleife an der Freilichtbühne, wo die neue Linie ihren östlichen Endpunkt finden sollte. Da auf einigen Abschnitten im Innenstadtbereich eine zweigleisige Streckenführung nicht möglich war, entsannen die Planer eine getrennte Führung der Gleise durch die Franz-Mehring-Straße bzw. Friedenstraße – Wittenburger Straße. Die zu diesem Zeitpunkt noch betriebene alte SL 2 befuhr nun Richtung Friedhof zeitweilig eine große Schleife. Die alte eingleisige Streckenführung dieser Linie in der Innenstadt wurde immer mehr zum Verkehrshindernis, so dass die SL 2 am 18. September 1969 eingestellt wurde. Am 4. Oktober 1969 konnte die außerhalb der vorgenannten Innenstadtdurchfahrung durchgehend auf besonderem bzw. eigenem Bahnkörper verlaufende Neubaustrecke nach Lankow in Betrieb genommen werden. Dafür wurde eine neue SL 2 zwischen Lan-

Das heutige Schweriner Straßenbahnnetz; die Übersicht berücksichtigt auch die noch bis 2017 andauernden Bauarbeiten

2016 © Robert Schwandl (aus Tram Atlas Deutschland 4 - Neuauflage Juni 2016, ISBN 978 3 936573 49 7)

Der Tw 29 am 27. April 1987 am Bürgermeister Bode Platz in Richtung Großer Dreesch II HOLGER REX





Das älteste erhaltene Fahrzeug der Schweriner Straßenbahn ist der 1926 in Wismar gebaute Tw 26. Seit 2002 steht er, äußerlich dem Anlieferungszustand angeglichen, für Sonderfahrten zur Verfügung, hier am 30. August 2008 JENS PERBANDT (2)

Historische Schweriner Fahrzeuge

Neben dem regulären Wagenpark besitzt Schwerin auch noch einige historische Straßenbahnwagen. Das älteste erhaltene Schweriner Fahrzeug ist der TW 26 aus dem Jahr 1926. Der Triebwagen wurde bei der Waggonfabrik Wismar mit einer elektrischen Ausrüstung von Siemens-Schuckert gebaut. Anlässlich des 100 jährigen Bestehens der Schweriner Straßenbahn im Jahr 1981 wurde er zum Traditionswagen. 2002 arbeitete die Gesellschaft das Fahrzeug komplett auf und setzte ihn weitestgehend in seinem Anlieferungszustand zurück. Als weiteres historisches Fahrzeug ist der 1957 bei dem Waggonbau Gotha gebaute TW 21 erhalten. Das Fahrzeug mit der elektrischen Ausrüstung von VEB Lokomotivbau Elektrotechnische Werke (LEW) „Hans Beimler" wird seit 2009 in der Schweriner Hauptwerkstatt grundlegend aufgearbeitet, eine Fertigstellung ist noch nicht abzusehen. Auch ein Tatra-Großzug bestehend aus den TW 417 + TW 418 + BW 359 ist in der mecklenburgischen Landeshauptstadt erhalten. Mit den 1988 bei Ceskomoravská Kolben-Danèk, Praha, Werk Tatra gebauten Fahrzeugen endete auch die Beschaffung der Schweriner Tatra-Wagen. Allerdings ist nur der TW 417 im betriebsfähigen Zustand und steht seit 2008 für Sonderfahrten auf dem Straßenbahnnetz zur Verfügung.

Der 1988 in den Tatra-Werken gebaute Tw 417 ist Teil des noch erhaltenen Schweriner Großzuges und steht für Sonderfahrten zur Verfügung, hier am 30. August 2008, hinten steht Tw 418



kow und der Freilichtbühne eingerichtet. Der Stadtteil besaß damit 33 Jahre nach der Einstellung wieder einen Straßenbahnanschluss, nachdem er bereits zwischen 1928 und 1936 an das Straßenbahnnetz angeschlossen war.

Neue Triebwagen für neue Strecke

Für die Neubaustrecke wurden bereits 1967 vom VEB Waggonbau Gotha zehn Einrichtungstriebwagen vom Typ T2-62 und 19 Einrichtungsbeiwagen vom Typ B2-62 gekauft. Da zunächst noch keine ausreichenden Abstellmöglichkeiten für die neuen Fahrzeuge in Schwerin vorhanden waren und diese auch noch nicht benötigt wurden, lieh der Verkehrsbetrieb sieben Züge (schon mit Schweriner Wagennummern!) bis zur Eröffnung der Lankower Strecke an Magdeburg aus. In Schwerin schuf man die erforderlichen Abstellkapazitäten durch den Bau zusätzlicher Abstellflächen neben den vorhandenen Wagenhallen. Um eine weitere Modernisierung der Fahrzeugflotte zu erreichen, beauftragten die Verkehrsbetriebe das RAW Berlin-Schöneweide mit dem Bau von 16 Reko-Trieb- und 12 Reko-Beiwagen. Die unter Verwendung von alten Triebwagenteilen entstandenen Wagen erhielten die Nummern 4–19 und kamen 1970–1973 nach Schwerin. Passend dazu wurden auch die Rekobeiwagen 50–62 nach Schwerin geliefert. Somit konnten alle Triebwagen, die vor 1958 gebaut wurden, abgestellt werden. Lediglich der als Arbeitstriebwagen eingesetzte TW 4 blieb erhalten und wurde ab 1981 zum Traditionswagen.

Schnellstraßenbahn zum Großen Dreesch

Bis 1972 war das Schweriner Straßenbahnnetz größtenteils zweigleisig ausgebaut, lediglich die Abschnitte Lewenberg – Klement-Gottwald-Werk und Funkhaus – Zoo der SL 1 waren noch eingleisig. Bei den Baumaßnahmen wurde der Gleismittenabstand bereits so erweitert, dass ein Einsatz von 2,50 Meter breiten Fahrzeugen möglich war. Als der Rat der Stadt Anfang der 70er-Jahre den Bau einer weiteren Schweriner Großsiedlung für 60.000 Bürger auf dem Großen Dreesch beschloss, sollte die Erschließung mittels einer zirka zehn Kilometer langen Schnellstraßenbahn erfolgen. Ab der Hst. Platz der Jugend führt die Trasse durchgehend auf eigenem Bahnkörper fast kreuzungsfrei (lediglich zwei ampelgesicherte Kreuzungen mit Vorrangschaltungen!) in das Neubaugebiet, wobei die Ludwigsluster Chaussee und die Straße Am Grünen Tal mit eigenen Straßenbahnbrücken überquert werden. Der Zugang zu den Haltestellen erfolgte über Unter- bzw. Überführungen. Die neue Strecke wurde von Anfang an für den Betrieb mit Tatra-Wagen ausgerüstet, welche eine wesentlich größere

Am 22. April 1990 war die Strecke in der Wismarischen Straße noch eingleisig. Hier ist der TW 215 auf der Linie 1 in Richtung Innenstadt unterwegs HOLGER REX




Der LOWA-Tw 14 fährt am 22. Juni 1968 durch die Voßstraße



TW 18 auf der Linie 1 in Richtung Klement-Gottwald-Werk

Stromaufnahme besaßen. Bei der Eröffnung der Strecke zum Großen Dreesch stand am 6. Oktober 1974 lediglich ein Tatra-Großzug (Tw + Tw + Bw) zur Verfügung. Die TW 201, 202 und der BW 301 vom Typ T3D/B3D war am 21. August 1973 aus den Tatra-Werken in Schwerin eingetroffen. Da die weitere Lieferung der Tatra-Wagen erst ab 1975 erfolgte, kamen dort zunächst Gotha- und Rekowagen zum Einsatz. Dies erklärt auch die große Anzahl von Rekowagen, die Anfang der 1970er-Jahre nach Schwerin kamen und dort größtenteils kaum zehn Jahre im Einsatz waren. In den folgenden Jahren erfolgte die konsequente Umstellung des Schweriner Fahrzeugparks auf Tatra-Fahrzeuge. Mit den 1975 bis 1977 gelieferten 19 Tatra-Großzügen war es möglich, die SL 2 ab dem 1. Mai 1977 typenrein auf Tatra-Wagen umzustellen. Diese Züge hatten eine Länge von rund 45 Metern und konnten bei vier Pers./m2 bis zu 248 Personen befördern.

Neuer Betriebshof für Tatra-Züge

Für die Wartung und Instandhaltung der modernen Fahrzeuge und zur Schaffung der erforderlichen Abstellkapazitäten fand im März 1976 die Grundsteinlegung eines neuen Betriebshofes in Schwerin-Haselholz statt. Dieser sollte den alten Betriebshof an der Wallstraße ablösen. In diesen Jahren des Wachstums gab es in Schwerin auch eine Streckeneinstellung. So stellte der Verkehrsbetrieb, auf Grund des schlechten Gleiszustandes und der nur 500 Meter auseinanderliegenden Endhaltestellen, im April 1977 die SL 1 vom Platz der Jugend nach Zippendorf auf Busbetrieb um. Dafür wurde die SL 1 nun ebenfalls zum Großen Dreesch geführt und verband die Siedlung umsteigefrei mit dem Hauptbahnhof. Im Zusammenhang mit der Errichtung des Industriegebietes Schwerin-Süd, in dem 10.000 Arbeitsplätze geplant waren, entstand eine weitere Schnellstraßenbahn. Diese sechs Kilometer lange Strecke nach Neu Pampow wurde anlässlich des 30. Jahrestages zur Gründung der DDR am 7. Oktober 1979 eröffnet. Bei dem Bau dieser Strecke wurde die Ludwigsluster Chaussee in einen 114 Meter langen Unterführungsbauwerk unterquert. Mit der Eröffnung kam es

Liniennetz 1990

1	Berliner Straße – Klement-Gottwald-Werk
2	Lankow – Hegelstraße
3	Hegelstraße – Neu Pampow
4	Lankow – Neu Pampow

Die in Gotha gebauten Tw 34 und 35 im Juli 1972 auf dem Gelände des alten Betriebshof an der Wallstraße

auch zur Einrichtung der neuen SL 3 (Großer Dreesch – Neu Pampow) und der SL 4 (Lankow – Neu Pampow).

1984: nächste Strecken-Verlängerung

Als vorerst letzte Verlängerung im Schweriner Straßenbahnnetz wurde am 7. April 1984 auf dem Großen Dreesch die 2,3 Kilometer lange Strecke vom Berliner Platz zur Hegelstraße in Betrieb genommen und die SL 2 und SL 3 dorthin verlängert. Bis zum Jahr 1983 erhielt Schwerin insgesamt 113 Tatra-Trieb- und 55 Tatra-Beiwagen, gleichzeitig hatte man die Energieversorgung im bestehenden Netz verstärkt. So konnte ab 1986 auf die letzten Reko- und ab 1988 auch auf die Gotha-Wagen verzichtet werden.

1988 wurde nochmals ein Tatra-Großzug vom Typ T3D/B3D nach Schwerin geliefert, es waren die letzten von CKD Prag hergestellten Straßenbahnwagen vom Typ T3D/T4D bzw. B3D/B4D für die DDR. In diesem Jahr wurde auch die SL 1 auf Betrieb mit Tatra-Wagen umgestellt, damit war Schwerin nach Magdeburg der zweite typenreine Tatra-Betrieb.

Ende 1989 kamen versuchsweise sechs Tatra-Triebwagen vom Typ T6A2 und drei dazugehörige Beiwagen nach Schwerin, diese fuhren aber nie in den regulären Liniendienst. Auf Grund der geringen Fahrzeugbreite von nur 2,20 Metern waren sie für das Schweriner Netz ungeeignet und wurden 1990 nach Magdeburg abgegeben.



Der Schweriner Tw 202 vom Tatra-Typ T3D bei seiner Probefahrt im April 1975

1980er-Jahre: Fahrgastrekorde

In der 1980er-Jahren überschritten die Fahrgastzahlen zeitweise die 40 Millionen-Grenze! Im Berufsverkehr verkehrten die SL 1 und 2 mit Dreiwagenzügen im Acht- bzw. Vier-Minutentakt, so dass auf dem gemeinsam bedienten Abschnitt Leninplatz (Marienplatz) – Berliner Platz 22 Fahrten je Stunde verkehrten!

Somit besaß Schwerin zum Zeitpunkt der Wiedervereinigung ein solides Straßenbahnnetz mit einem neuen Fahrzeugpark. Das Durchschnittsalter des Wagenparks betrug nur zehn Jahre. Aus dem ehemaligen Verkehrskombinat wurde die Nahverkehr Schwerin GmbH. Die folgenden Jahre waren durch große Umbrüche gekennzeichnet. Auf der einen Seite erfolgten eine stetige Modernisierung der Infrastruktur aber auch des Wagenparks. Dabei wurden auf den Schnellstraßenbahnstrecken zusätzliche Haltestellen errichtet und die vorhandenen

Der Tatra-Tw 405 samt weiterem Trieb- und einem Beiwagen im April 1986 auf dem Großen Dreesch mit seinem Plattenbauten

Fußgängertunnel durch ebenerdige Gleiskreuzungen ersetzt.

Modernisierung nach der Wende

Ab 1991 begann die Schweriner Straßenbahn die im Einsatz befindlichen Tatrawagen zu modernisieren. Bis 1994 wurden insgesamt 82 Trieb- und danach bis 1996 auch 20 Beiwagen modernisiert. Nach umfangreichem Test neuer Niederflurtriebwagen unterschiedlicher Hersteller entschied sich die Nahverkehr Schwerin GmbH 1999 zu einer Beschaffung von achtachsigen Niederflur-Gelenkwagen, welche bei der Deutschen-Waggonbau AG Bautzen gebaut wurden. In den Jahren 2001 bis 2003 wurden insgesamt 30 der als SN 2001 bezeichneten Einheiten nach Schwerin ausgeliefert (siehe SM 3/2012), um die teilweise noch recht neuen Tatra-Triebwagen Stück für Stück abzulösen. Seit 2003 gibt es in Schwerin einen typenreinen Niederflurbetrieb.

Auf der anderen Seite verlor Schwerin seit 1990 fast ein Drittel seiner Einwohner und diese fast ausschließlich in den durch die Straßenbahn optimal erschlossenen ehemaligen Neubaugebieten. Die Fahrgastzahlen der Straßenbahn fielen, auch durch steigende Motorisierung, allein zwischen 1989 und 1992 um 50 Prozent. Lag die Fahrgastzahl 1991 noch bei 28,2 Millionen betrug sie 2014 nur noch 11,8 Millionen. Da die Straßenbahn aber seit vielen Jahren konstant 70 Prozent des Fahrgastaufkommens im ÖPNV bewältigt und über eine sehr gute Infrastruktur und einen modernen Wagenpark verfügt, sollte die Zukunft trotzdem gesichert sein. JENS PERBANDT

Der Autor dankt Holger Rex aus Suelstorf für die freundliche Unterstützung.

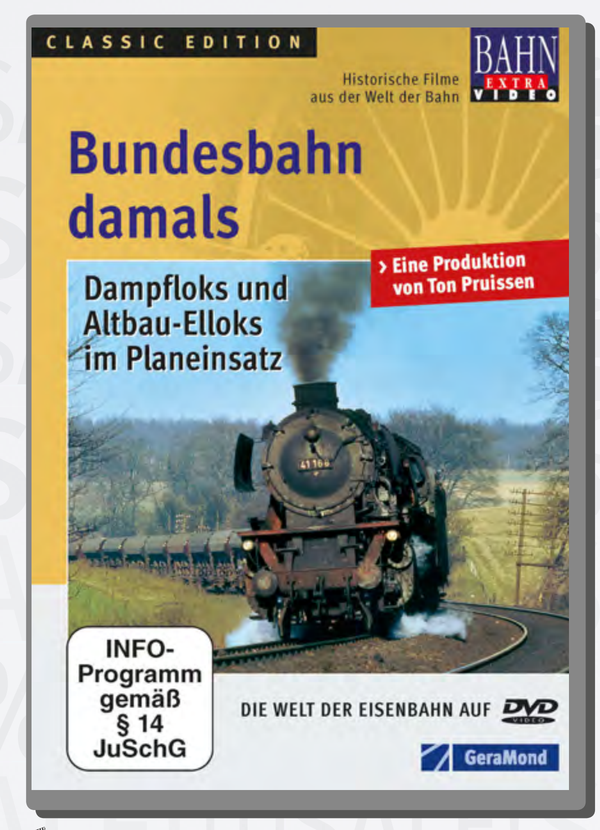
Quellen

- **„Straßenbahn in Osteuropa Bd. 1“,** Hans Lehnhart und Claude Jeanmaire Verlag Eisenbahn 1975
- **„Straßenbahnen in der DDR“,** Motorbuch-Verlag 1978
- **„Einst 2 PS- Heute Tatrazug“,** Kurt Groppa 1988
- **„Entwicklung des Innerstädtischen Verkehrs Schwerin“,** Wolfgang Block
- **„Verkehr in Schwerin Gestern und Heute“,** Wolfgang Block
- **„Geschichte des Verkehrs der Landeshauptstadt Schwerin“** – Autorenkollektiv 2008, Archiv Holger Rex



Der in Gotha gebaute Tw 35 auf der Linie 2 in Lankow im Oktober 1969

Die besten DVD´s aus dem Programm:



1950 – 1980 · ca. 50 Min.
DVD: Best.-Nr. 31624



Bundesbahn damals – das ist eine Zeitreise in die sechziger und siebziger Jahre, als der Bahnbetrieb auf westdeutschen Gleisen noch weitaus abwechslungsreicher und vielgestaltiger war als heute. Ton Pruissen und seine Freunde haben den damaligen Alltagsbetrieb eindrucksvoll dokumentiert: Einheits- und Neubau-Dampfloks sind ebenso zu sehen wie Veteranen aus der Länderbahnzeit. Und in Süddeutschland sind es vor allem Altbau-Elloks, die noch unverzichtbar sind.



1964 – 1996 · ca. 97 Min.
DVD: Best.-Nr. 45908
statt **€ 19,95** **€ 9,99**



2010 · ca. 150 Min.
DVD: Best.-Nr. 45907
statt **€ 19,95** **€ 9,99**



2001 · ca. 45 Min.
DVD: Best.-Nr. 31502
statt **€ 19,95** **€ 9,99**



1999 · ca. 55 Min.
DVD: Best.-Nr. 31676
statt **€ 29,95** **€ 14,99**



2012 · ca. 55 Min.
DVD: Best.-Nr. 45930
statt **€ 19,95** **€ 9,99**



2011 · ca. 50 Min.
DVD: Best.-Nr. 45918
statt **€ 19,95** **€ 9,99**



2012 · ca. 50 Min.
DVD: Best.-Nr. 45919
statt **€ 19,95** **€ 9,99**



2013 · ca. 55 Min.
DVD: Best.-Nr. 45932
statt **€ 19,99** **€ 9,99**



1985 – 2000 · ca. 107 Min.
DVD: Best.-Nr. 31512
statt **€ 29,95** **€ 9,99**



1980 – 2002 · ca. 50 Min.
DVD: Best.-Nr. 45916
statt **€ 19,95** **€ 9,99**



Die beiden Video-Klassiker jetzt in Top-Qualität zusammen auf einer DVD! Alles über die Funktion und Bedienung einer Dampflokomotive.

1925 - 1975 · ca. 160 Min.
DVD: Best.-Nr. 31504
statt **€ 39,95** **€ 19,99**

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

Jetzt Restbestand sichern · Bis zu 66% sparen · Solange der Vorrat reicht!

Jetzt für Sie zum Sonderpreis!





2006 · ca. 118 Min.
DVD: Best.-Nr. 31618
statt **€ 19,95** **€ 9,99**



2012 · ca. 95 Min.
DVD: Best.-Nr. 45915
statt **€ 19,95** **€ 9,99**



2012 · ca. 125 Min.
DVD: Best.-Nr. 45914
statt **€ 19,95** **€ 9,99**




2014 · ca. 80 Min.
DVD: Best.-Nr. 45931
statt **€ 19,99** **€ 9,99**

Lieferung nur solange der Vorrat reicht!



2013 · ca. 50 Min.
DVD: Best.-Nr. 45934
statt **€ 29,99** **€ 9,99**

Die letzten Dampfloks in Westdeutschland

1969 – 1975 · ca. 50 Min.
DVD: Best.-Nr. 31537
statt **€ 19,99** **€ 9,99**

Dampf zu Honeckers Zeiten

1997 – 1981 · ca. 50 Min.
DVD: Best.-Nr. 31554
statt **€ 19,99** **€ 9,99**



1996 – 1972 · ca. 50 Min.
DVD: Best.-Nr. 31560
statt **€ 19,95** **€ 9,99**



1967 – 1989 · ca. 50 Min.
DVD: Best.-Nr. 31677
statt **€ 29,95** **€ 19,99**

Der Dampflokführer
Eine Dienstschicht auf dem Führerstand

2008 · ca. 30 Min.
DVD: Best.-Nr. 31657
statt **€ 14,95** **€ 9,99**



1991 · ca. 45 Min.
DVD: Best.-Nr. 31598
statt **€ 14,95** **€ 9,99**



2009 · ca. 50 Min.
DVD: Best.-Nr. 31658
statt **€ 14,95** **€ 9,99**



1993 – 1994 · ca. 50 Min.
DVD: Best.-Nr. 31638
statt **€ 14,95** **€ 9,99**



1935 – 1996 · ca. 51 Min.
DVD: Best.-Nr. 31691
statt **€ 14,95** **€ 9,99**

X Ja, ich bestelle folgende DVD's auf Rechnung:

Vor-/Nachname

Straße/Nr.

PLZ/Ort

E-Mail (für Rückfragen und weiter Infos)

☐ Bitte informieren Sie mich künftig gern per E-Mail, Telefon oder Post über Neuigkeiten und Angebote (bitte ankreuzen).

Datum/Unterschrift ✗

Coupon ausschneiden und einsenden an:
GeraMond Leserservice, Postfach 1280, 82197 Gilching

Anzahl	Best.-Nr.	Titel	Preis in €

Ab € 15,– Bestellwert versandkostenfrei*

Einzelheiten zu Ihrem Widerrufsrecht, AGB und Datenschutz finden Sie unter www.geramond.de/agb oder unter Telefon 0180.532 16 17**.

WA.Nr. 6200080328

* Ab Rechnungswert € 15,– und nur innerhalb Deutschlands; sonst in D zzgl. Porto € 2,95, ins Ausland abweichend
** 14 Ct./Min. aus dt. Festnetz

Noch schneller geht's per:  0180.532 16 17**  0180.532 16 20**  www.geramond.de



Modernisierte Fahrzeuge und ein neues Farbkonzept bestimmen heute das Bild der Bonner Stadtbahn. Tw 7578 und Tw 9363 in der alten grünen Lackierung im März 2014 vor Hangelar West AXEL REUTHER

Prestigeprojekt für die Bundeshauptstadt

125 Jahre Straßenbahn in Bonn, Teil 2: die Stadtbahn-Ära ■ Zu Beginn der 1970er-Jahre war eine Modernisierung des öffentlichen Nahverkehrs in der Bundeshauptstadt überfällig. Wir beleuchten die Entwicklung des Stadt- und Straßenbahnnetzes bis zum heutigen Ausbauzustand

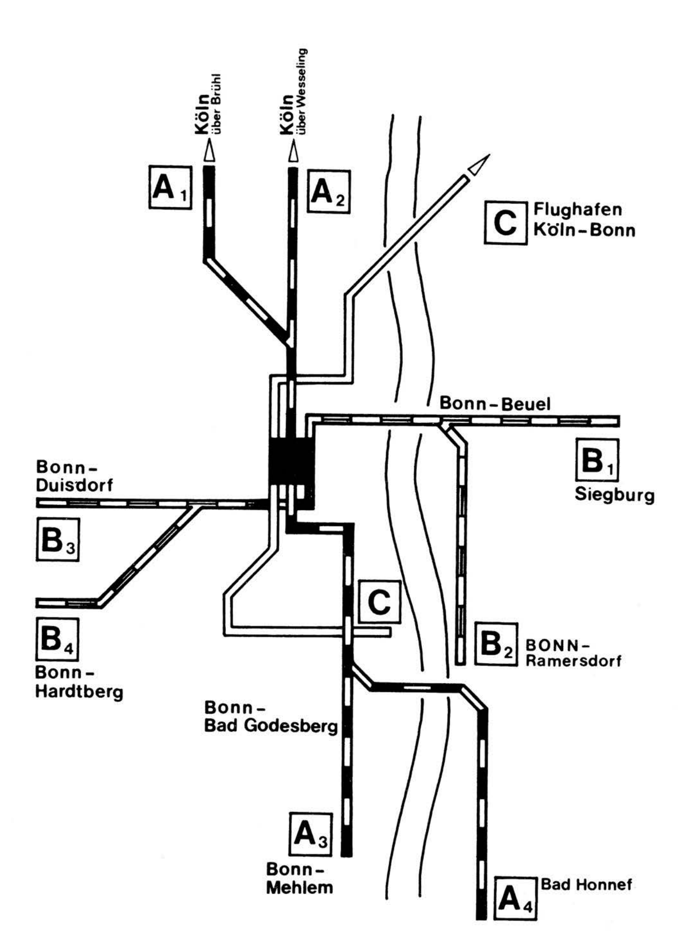
Zu Beginn der 1970er-Jahre hatte der Bund seine Planungen für einen vollwertigen Ausbau von Bonn als Regierungssitz abgeschlossen, die Aussagen über Umfang, örtliche Lage der zukünftigen Standorte der Regierungsgebäude und Ministerien enthielt. Die Stadt Bonn konnte nun ihrerseits eine hierauf abgestimmte Verkehrsplanung aufstellen. Die Bundeseinrichtungen sollten an nur zwei Plätzen, in der Gronau und auf dem Hardtberg, konzentriert werden. Die Erschließung dieser Gebiete durch den schienengebundenen Nahverkehr kam daher eine besondere Bedeutung zu. Im Juni 1972 verabschiedete der Stadtrat ein Gesamtkonzept „Stadtverkehr Bundeshauptstadt Bonn". Darin wurde, damals durchaus nicht selbstverständlich, beschlossen, den öffentlichem Nahverkehr gegenüber dem Individualverkehr vorrangig auszubauen und in der Innenstadt Fußgängerzonen gegenüber Autostraßen den Vorzug zu geben. Damit war auch von dieser Seite der Weg frei für den Ausbau der Bonner Schienenwege zur Stadtbahn.

Zentrales Element der Verkehrachsen A und B war der unterirdische Nahverkehrsbahnhof vor dem Bonner Hauptbahnhof, der seit 1971 diese Bezeichnung trug. Wo eine U-Bahn gebaut wird, muss sich der Oberflächenverkehr auf zeitweise Provisorien einstellen. Davon war hauptsächlich die ehemalige BGM betroffen, den Bauarbeiten am Hauptbahnhof und der Umgestaltung der Innenstadt fiel im September 1974 die Innenstadtstrecke Poststraße – Münsterplatz – Friedensplatz der Linien 1 und 2 zum Opfer. Diese fuhren nun über Bahnhofstraße – Meckenheimer Straße im Norden um die Innenstadt herum. Die SSB-Linien H und 1973–1974 zeitweise auch S erhielten auf der Nordseite der Meckenheimer Straße (ab 1978 in Thomas-Mann-Straße umbenannt) ein neues Wendegleis.

Moderner Nahverkehr aus einem Guss

Der erste Schritt zur Schaffung eines einheitlichen Nahverkehrssystems war die Inbetriebnahme der Stadtbahn von Bonn nach Bad Godesberg im März 1975. Diese teilte sich in den 3,5 Kilometer langen unterirdischen Abschnitt vom Hauptbahnhof bis zur Heussallee und den aus der alten Strecke der





Das nur teilweise verwirklichte Achsenkonzept aus dem Jahre 1972. B3 und B4 fehlen bis heute, C gibt es nur teilweise und fährt seit 1994 als Niederflur-Straßenbahn SLG. A. REUTHER

BGM für Stadtbahnbetrieb angepassten vier Kilometer langen oberirdischen Abschnitt bis Bad Godesberg, Rheinallee. Das letzte kurze Stück ab Plittersdorfer Straße blieb dabei eingleisig.

Erhalten blieb zunächst auch die Weiterführung in Form der Straßenbahnlinie 3 nach Mehlem, Ort. An der Rheinallee bestand ein Übergang am gleichen Bahnsteig. Dies verursachte jedoch hohe Kosten. Ein Gutachten mit den drei Alternativen Straßenbahn, Weiterführung der Stadtbahn bis Mehlem oder Ersatz durch Autobusse fiel klar zugunsten des Busbetriebes aus, so dass hier einen Tag vor Heiligabend 1976 der Straßenbahnbetrieb endete.

Dadurch offensichtlich ermuntert versuchte die Bundesregierung erneut, die Straßenbahnlinien 1 und 2 aus dem Stadtbild entfernen zu lassen. Das Bundesverkehrsministerium übte dazu entsprechenden Druck auf den Stadtrat aus. Dieser blieb jedoch standhaft und auch die Bevölkerung leistete Wiederstand. So blieb hier alles beim Alten – dass dieser Zustand nunmehr 40 Jahre andauert, war sicher nicht beabsichtigt!

Am Bonner Hauptbahnhof endete die als Linie U3 bezeichnete Stadtbahn zunächst in einer provisorischen unterirdischen Haltestelle „Am Hauptbahnhof“ südlich des in Bau befindlichen viergleisigen Nahverkehrsbahnhofs.

Im Mai 1974 gründete sich die „Stadtbahn-Gesellschaft Rhein-Sieg“ (SRS) welche für den einheitlichen Ausbau der Schienennetze nach den Vorgaben des Landes NRW sorgen sollte. Erste Amtshandlung war im Dezember des gleichen Jahres der Beschluss, die Rheinuferbahn der KBE beschleunigt für den Betrieb mit Stadtbahnwagen herzurichten und eine durchgehende 44 Kilometer lange Linie von Köln-Mülheim durch die Innenstadt von Köln über Wesseling und durch Bonn hindurch bis Bad Godesberg zu schaffen. Dem Projekt zugute kam der Beschluss des Landes im Jahre 1975, den Bau von 37,5 Kilometer Stadtbahnstrecken im Netzbereich Rhein-Sieg finanziell zu fördern.

Rheinuferbahn wird Stadtbahn

Mit dem Umbau der Rheinuferbahn zur Stadtbahn wurde rechtlich wie technisch Neuland betreten, da auf der Strecke außerhalb der Stadtgebiete von Köln nach Bonn weiterhin Güterverkehr stattfand und hier eine Betriebsabwicklung nach Eisenbahn-Normalien erhalten bleiben musste. Bemerkenswert war die Entscheidung der SRS, der schnellen Inbetriebnahme der Stadtbahnstrecke Priorität vor dem endgültigen Ausbaustandard zu geben. Damit war der „Stadtbahn-Vorlaufbetrieb“ geboren, welcher auch provisorische Zustände bei Inbetriebnahme zuließ, wo sich der Endausbau zeitverzögernd ausgewirkt hätte. Dieser konnte dann „unter rollendem Rad“ nach und nach erfolgen.

Quasi „überrollt“ wurde von dieser Vorgehensweise auch der Stadtbahnbau in Bonn. Als die neue Linie 16 im August 1978 zwischen Köln-Mülheim und Bonn-Bad Godesberg in Betrieb ging, war der Nahverkehrsbahnhof in Bonn noch eine Baustelle. Als dritter Bauabschnitt der Stadtbahn ging der Nahverkehrsbahnhof im April 1979 dann in Betrieb. Die Linie U3 (nunmehr als 3 bezeichnet) konnte nun bis zu einer neu gebauten Wendeanlage in Tannenbusch-Mitte verlängert werden. Auch die Linien H und S fuhren nun über eine Rampe hinter der Haltestelle Landgericht in den Untergrund und endeten am Hauptbahnhof. Unterschiedliche Bahnsteighöhen ermöglichten einen Halt von Straßenbahnen und Stadtbahnen am gleichen Bahnsteig und kurze Umsteigewege.

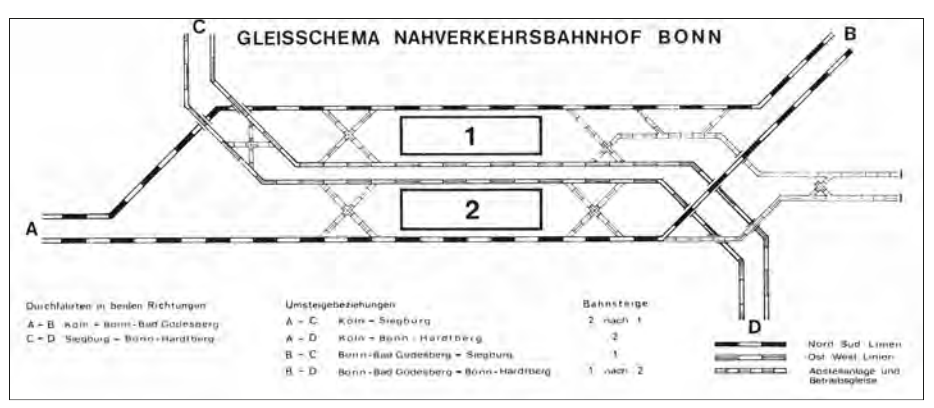
Nur eine Woche später kam als vierter Bauabschnitt und erstes Teilstück der geplanten Querspange über die südliche Rheinquerung die nur einen knappen Kilometer lange Strecke vom Abzweig Landesbehördenhaus zur Rheinaue in Betrieb, wo die Bundesgartenschau 1979 stattfand. Eine

Wagenpark Stadtbahnwagen

1. Nummern	Eigentum	Stück	Art	Hersteller	Baujahr	Verbleib, Bemerkungen
7351	SWB	1		Duewag	1973	Typ B 100 S; 2003 > Dortmund = ETS
7451-7467	SWB	17		Duewag	1974-75	Typ B 100 S; 7451-55/57-58/60-62/64/67 2003/4 > Dortmund
7571-7578	SSB	8		Duewag	1975	Typ B 100 S; 7571 = 2004 a; 2015 zurück
7651-7654	SWB	4		Duewag	1976	Typ B 100 S; 7654 = 2002 a
7751-7760	SWB	10		Duewag	1977-78	Typ B 100 S
8371-8378	SSB	8		Duewag	1983	Typ B 100 S
8451-8456	SWB	6		Duewag	1984	Typ B 100 S
8471	SSB	1		Duewag	1984	Typ B 100 S
9351-9364	SWB	14		Duewag	1992-93	Typ B 100 C
9371-9376	SSB	6		Duewag	1993	Typ B 100 C
0360-0374	SWB	15		Bombardier	2003	Tyk K 5000



Blick in den Bonner Nahverkehrsbahnhof kurz nach der Inbetriebnahme 1979. Unterschiedliche Bahnsteighöhen gibt es teilweise heute noch SLG. AXEL REUTHER



Gleisschema des Bonner Nahverkehrsbahnhofs 1979 mit Durchfahrts- und Umsteigemöglichkeiten. Der Abzweig D für die Hartbergbahn fehlt bis heute SLG. AXEL REUTHER

verlängerte Linie S und eine zeitweise ab Tannenbusch fahrende Linie 8 bedienten diesen Abschnitt. Ab September 1981 erreichte die Linie S das rechte Rheinufer und stellte in einem neuen dreigleisigen Tunnelbahnhof Ramersdorf den Anschluss zur Linie H her. Die nächsten Jahre standen dann im Zeichen des stadtbahnmäßigen Ausbaus der Linien S und H. Dabei entstanden beispielsweise Hochbahnsteige für den stufenlosen Einstieg in die Stadtbahnwagen aber auch eine kurze zweigleisige Verlängerung der Linie S kurz vor Siegburg und zwischen Ramersdorf und Longenburg kurz vor Königswinter eine zum Teil komplette Neulage teilweise in Tieflage und im Tunnel entlang des Ausbaus einer Bundesstraße.

Neue Werkstatt für die Stadtbahn

1986 ging auf dem Gelände des ehemaligen Dampflok-Ausbesserungswerks der KBE in Bonn-Dransdorf eine neue Stadtbahnwerkstatt mit Abstellanlage in Betrieb. Das Depot in Friesdorf verblieb als reiner Busstandort, Grau-Rheindorf schloss seine Pforten und die Straßenbahnwagen der Linien 1 und 2 zogen nach Beuel um, von wo ein Großteil der Stadtbahnwagen nach Dransdorf wechselte.

Die zweite Stadtbahnverbindung zwischen Köln und Bonn über die Strecke der KBE-Vorgebirgsbahn wurde in den Jahren 1985–86 verwirklicht. Zunächst wurde der Abschnitt Bonn – Schwadorf im Oktober 1985 umgestellt, ein Jahr später dann die Reststrecke über Brühl nach Köln. Endpunkt in Bonn blieb für diese Linie 18 bis heute der Hauptbahnhof, während sie in Köln im Laufe der Jahre wechselnde Endpunkte im Norden und Osten der Stadt ansteuerte und dabei auch die Innenstadt durchquerte.

Die Einführung des vollwertigen Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS), zuvor gab es schon seit 1975 eine Tarifgemeinschaft, führte 1987 auch zu neuen Liniennummern. Die erste Ziffer „6“ stand dabei für den Fahrplanbereich Bonn. Aus den Linien 1 bis 3 wurden nun 61–63, die Linien H und S hießen nun 64 und 66. Die nach Köln führenden Linien behielten ihre Nummern 16 und 18. Für Verstärkungs- sowie Ein- und Ausrückfahrten sind auch noch die Nummern 65,67 und 68 vergeben worden.

Die letzten 30 Jahre

Die letzten drei Jahrzehnte der Geschichte des Bonner Schienenverkehrs standen ganz im Zeichen des Ausbaus und der Modernisierung. Strecken-Neubauten gab es keine mehr, die 1994 eröffnete Tunnelstrecke von der Plittersdorfer Straße zur Bad Godesberger Stadthalle stellte lediglich einen Ersatz für die alte zum Teil eingleisige Strecke zur Rheinallee dar und schloss den Godesberger Bahnhof und das Zentrum besser an die Stadtbahn an. Das gleichzeitig verwirklichte

Die Hardtbergbahn – eine unendliche Geschichte

Bereits in den Stadtbahnplanungen des Jahre 1972 war eine Strecke vom Bonner Hauptbahnhof zu den neuen Ministerienstandorten und Großsiedlungen Hardtberg und Brüser Berg Bestandteil der Ost-West-Achse. Seit 40 Jahren ist an dieser Strecke immer wieder geplant und heftig darüber gestritten worden, passiert ist bis heute aber nichts! Einziges sichtbares Zeichen ist ein beim Bau des Nahverkehrsbahnhofs am Hauptbahnhof angelegter Tunnelstutzen, der sich unter dem heutigen Busbahnhof befindet und zum Abstellen von Fahrzeugen benutzt wird. Auch die nach Dottendorf führende Straßenbahn sollte ab dem Bonner Talweg in den Tunnel eingebunden werden, um endlich auf die enge Unterführung am Bahnhof verzichten zu können.

Eine erste Planung sah im Bereich der Weststadt eine Tunnelstrecke unter der Poppelsdorfer Allee vor, im weiteren Verlauf dann einen oberirdischen Verlauf. Für den Bau des Tunnels hätte der komplette Baumbestand der Allee abgeholzt werden müssen, was zu heftigen Protesten führte und daher ab 1980 zu einem Ende dieser Idee führte. Im zweiten Anlauf 1986 waren Anbindung nach Dottendorf und Hardtbergbahn getrennt, diese sollte nun unter der Endenicher Allee südwestlich der Poppeldorfer Allee verlaufen. Obwohl auch diese Streckenführung umstritten war, erging 1993 ein Planfeststellungsbeschluss.

Die Kommunalwahl 1994 führte zu einem Wechsel der Mehrheiten im Stadtrat, der Beschluss wurde aufgehoben und neu eine für den Einsatz von Niederflurwagen ausgelegte komplett oberirdisch verlaufende Strecke vorgesehen. Der erneut in den Mehrheiten veränderte Stadtrat von 1999 kippte auch diese Lösung. Ein Jahr später begannen erneute Planungen, wieder als Straßenbahn aber diesmal mit einer zunächst gemeinsamen unterirdischen Streckenführung der Strecken nach Dottendorf und Hardtberg. Nun schoss 2006 die Bezirksregierung Köln quer und beurteilte diesen Vorschlag als nicht förderungswürdig. 2013 sah es dann kurze Zeit so aus, dass zumindest der Tunnel für die Dottendorfer Linie bis zum Bonner Talweg gebaut werden kann, aber auch hier ging es nicht weiter. 2015 sind alle Planungen nach einem Beschluss des Stadtrats eingestellt worden.

Zug der Linie 63 in der 1973 für die Stadtbahn eingeführten Lackierung in zwei Grüntönen und einheitlicher Außenwerbung im Juli 1987 in der Haltestelle Tannenbusch Süd im typischen Aussehen der 1970er-Jahre AXEL REUTHER

Zeittafel Bonner Schienen-Nahverkehr

Datum	Betreiber	Die ersten 25 Jahre
19.04.1891	H & C	Eröffnung der ersten Pferdebahnlinien
22.05.1892	H & C	Eröffnung der Dampfstraßenbahn Bonn – Bad Godesberg
05.1893	H & C	Verlängerung der Dampfbahn nach Mehlem
1891-1896	H & C	Erweiterung des Streckennetzes der Pferdebahn
21.05.1902	Stadt	Eröffnung einer elektrischen Straßenbahnlinie (1.000 mm Spurweite) durch die Stadt Bonn
1903	H & C	Eröffnung der letzten Pferdebahnstrecke (Poppelsdorfer Allee – Endenich)
15.10.1904	Stadt	Kauf der Pferdebahngesellschaft durch die Stadt Bonn
30.06.1906	Stadt	Eröffnung der ersten elektrischen Straßenbahnlinie in 1.435 mm Spurweite vom Kaiserplatz zur Graurheindorfer Str.
28.08.1908	Stadt	Abschluss Umspurung/Umstellung auf elektrischen Betrieb
24.11.1909	Stadt	Stilllegung der letzten Pferdebahnstrecke
24.07.1911	BGM	Eröffnung des ersten Streckenstücks Bonn, Kaiserplatz – Godesberg, Rüngsdorf. Inbetriebnahme des neuen Betriebsbahnhofes in Friesdorf. Zwischen Rüngsdorf und Mehlem verkehrt weiterhin die Dampfbahn
05.09.1911	SSB	Eröffnung der Strecke Bonn – Siegburg, Zange
12.10.1911	BGM	Einstellung des Restbetriebes der meterspurigen Dampfbahn
13.10.1911	BGM	Inbetriebnahme der Reststrecke bis Mehlem, Ort nach Umspurung und Elektrifizierung. Gesamtlänge nun 10,1 km
18.10.1911	SSB	Eröffnung der Strecke Bonn – Oberdollendorf
18.03.1913	SSB	Eröffnung der Strecke Oberdollendorf – Königswinter
21.05.1915	SSB	Eröffnung der Strecke Siegburg, Zange – Siegburg, Bahnhof
01.09.1915	Stadt	Mit Inbetriebnahme der Verbindung Friedensplatz Viktoriabrücke – Beethovenplatz erreicht das Netz seine größte Ausdehnung

Datum	Betreiber	Zwischen den Weltkriegen
01.01.1925	BGM	Verlängerung in Bonn vom Kaiserplatz bis Hansaeck.
26.09.1925	SSB	Eröffnung der Strecke Königswinter – Bad Honnef
06.06.1926	SSB	Gründung des Sportflugplatzes Hangelar, Beteiligung der SSB
1926-1928	SSB	Zweigleisiger Ausbau der Strecke Beuel, Bf. – Königswinter
01.05.1936	Stadt	Fertigstellung einer Unterführung am Bonner Bahnhof und Verbindung beider Netzteile
28.02.1937	BGM	Verlängerung von Hansaeck bis zum neuen KBE-Rheinuferbahnhof
01.1945	Stadt	Kriegsbedingte Einstellung des Betriebes
03.1945	SSB	Sprengung der Rheinbrücke und der Siegbrücke Einstellung des Restbetriebes
02.03.1945	BGM	Einstellung des Betriebes durch Kriegseinwirkung

Fortsetzung auf S. 30 ►►►



Nur kurze Zeit bestand an der Rheinallee in Bad Godesberg Anschluss an die Straßenbahn nach Mehlem. Die Aufnahme entstand kurz nach der Aufnahme des Stadtbahnbetriebes im März 1975 REINHARD SCHULZ

Zeittafel Bonner Schienen-Nahverkehr

Datum	Betreiber	Die Jahre 1945 – 1960
15.07.1945	BGM	Wiederinbetriebnahme zwischen Bonn, Kaiserplatz und Hochkreuz
22.07.1945	BGM	Verlängerung von Hochkreuz (Btf. Friesdorf) bis Bad Godesberg, Rheinallee
08.08.1945	Stadt	Wiederaufnahme des Betriebes auf erster Teilstrecke
13.09.1945	BGM	Weiterführung bis Rüngsdorf
01.10.1945	BGM	Rüngsdorf – Mehlem, Fähre geht wieder in Betrieb
10.10.1945	SSB	Wiederinbetriebnahme der Strecke Beuel – Siegburg, Zange
14.10.1945	SSB	auch die Reststrecke bis Mehlem, Ort wird wieder bedient
12.11.1945	BGM	In Bonn kann die Strecke Kaiserplatz – Rheinuferbahnhof wieder befahren werden
12.12.1945	SSB	Wiederinbetriebnahme der Strecke Beuel – Römlinghoven
26.08.1946	SSB	Wiederinbetriebnahme der Strecke Römlinghoven – Bad Honnef
19.12.1946	SSB	Eröffnung der neuen Siegbrücke, Wiederinbetriebnahme der Strecke Siegburg, Zange – Siegburg, Bahnhof
28.08.1949	Stadt	Umstellung der Strecke durch die Koblenzer Straße auf Bus-, später Obusbetrieb
12.11.1949	Stadt/SSB	Eröffnung der neuen Rheinbrücke und Wiederaufnahme des Betriebes nach Beuel. Die Linie von Siegburg endet an der Brückenstraße, die Linie von Bad Honnef wieder an der Meckenheimer Straße (Rheinuferbahnhof)
1952	SSB	Inbetriebnahme einer neuen Endstation für die Siegburger Züge auf dem Berta-von-Suttner-Platz
1952-1953	SSB	Einsatz von Personenzügen mit Diesellok im Verstärkungsbetrieb
03.10.1953	Stadt	Einstellung der Strecke zum Frankenplatz
10.11.1953	Stadt	Einstellung der Strecken nach Poppelsdorf
11.1953	SSB	Ein neuer Fahrplan sieht Eilzüge auf der Strecke Bonn – Bad Honnef vor
12.1953	BGM	Inbetriebnahme des ersten neuen Wendezuges aus Dreiachsern
1953-1956	SSB	Zweigleisiger Ausbau der Strecke Vilich-Müldorf – Hangelar
1953-1954	SSB	Ablieferung von drei Doppeltriebwagen
1956-1957	SSB	zeitweiser Restaurationsbetrieb in Zug 32/33 auf der Strecke Bonn – Bad Honnef
03.04.1955	Stadt	Einstellung der Strecken zur Argelanderstraße(Venusberg) und nach Endenich
1957	BGM	Umbau und Modernisierung des Betriebshofes in Friesdorf
05.1958	Stadt	Neue Streckenführung in Graurheindorf zur Schleife Werftstraße

Datum	Betreiber	Modernisierung der 1960er- und 1970er Jahre
1960	SSB	kompletter Ersatz des alten Wagenmaterials durch Großraum- und Gelenkwagen
12.1960	SBB	Absenkung der Spannung auf den Außenstrecken auf 600 Volt und Umstellung der Linien H und S auf Straßenbahnbetrieb. Ersatz des alten Wagenmaterials durch elf achtachsige Gelenktriebwagen
01.11.1966	Stadt	Neue Streckenführung in Graurheindorf über Herseler Straße zur Schleife Werftstraße
02.1966	BGM	Indienststellung eines achtachsigen Gelenktriebwagens
1967	SSB	Kauf von zwei vierachsigen Triebwagen aus Wesel zum Einsatz im schaffnerlosen Betrieb zu bestimmten Zeiten
03.1967	SSB	neue Streckenführung für die Linie H zwischen Brückenrampe und Meckenheimer Straße über Berta-von-Suttner-Platz – Maargasse, teilweise auch von Linie 2 benutzt
1967-1968	SSB	Zweigleisiger Ausbau der Strecke Hangelar – St.Augustin-Mülldorf
09.1968	SSB	Einführung des Viertelstundenbetriebes auf der Linie S im Berufsverkehr
01.08.1969	BGM	Die Stadt Bonn wird nach der kommunalen Gebietsreform alleiniger Eigentümer der BGM
08.1970	SSB	Wegen der kommunalen Neuordnung des Bonner Raumes Namensänderung bei der SSB in „Elektrische Bahnen der Stadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises
08.1970	BGM	Umbenennung in Linie 3
1971	SSB	Anmietung von fünf Vorortbahnwagen aus Köln zur Linderung des Wagenmangels
15.10.1972	BGM	Inbetriebnahme einer Umleitungsstrecke für den Bau der Stadtbahn-Tunnelstrecke von der Reuterbrücke bis zur Erich-Ollenhauer-Str.
04.12.1972	BGM	Aufgabe des Streckenabschnitts Bonn, Kaiserplatz – Rheinufer-Bahnhof wegen fortschreitender Stadtbahn-Bauarbeiten
18.02.1973	BGM	Inbetriebnahme der neuen Endstation am neuen Zentral-Omnibus-Bahnhof in Bonn
16.07.1973	BGM	vorübergehende Einstellung des Betriebes zwischen Bad Godesberg, Rheinallee und Mehlem nach einem schweren Unfall am 13.07.
30.09.1973	SSB	erstmaliger Einsatz eines Stadtbahnwagens zwischen Bonn und Siegburg,Verlängerung der Linie S bis Rheinuferbahnhof, neue Gleislage für den Endpunkt in der in Thomas-Mann-Straße umbenannten Meckenheimer Straße
03.03.1974	BGM	Wiederinbetriebnahme des Verkehrs Bad Godesberg – Mehlem
16.09.1974	Stadt	neue Streckenführung in der Bonner Innenstadt Aufgabe der Strecke Friedensplatz – Münsterplatz – Poststraße
09.1974	SSB	Linie S wird wieder zum Berta-von-Sutter-Platz zurückgezogen
01.01.1975	SSB	Einführung des schaffnerlosen Betriebes auf den Linien H und S
22.03.1975	BGM	Einstellung des Straßenbahnbetriebes zwischen Bonn, ZOB und Bad Godesberg, Rheinallee
12.1975	SSB	Verlängerung der Linie S bis Landgericht
01.07.1976	BGM	Beschluss des Stadtrates zur Umstellung des Restbetriebes zwischen Bad Godesberg, Rheinallee und Mehlem, Ort auf Busbetrieb
08.1976	SSB	Vollständige Umstellung Linie S auf Stadtbahnwagen

Fortsetzung auf S. 32 ►►►



B-Wagen 7756 der ersten Generation passiert noch als Fernlinie S am 19. Februar 1984 die neue Siegbrücke. Im Hintergrund die Abtei auf dem Siegburger Michaelsberg AXEL REUTHER



Für die niederflurige Straßenbahnlinie 62 entstand 2004 am Beueler Konrad-Adenauer-Platz eine Haltestelle mit Mittelbahnsteigen. Sie wird hier vom ersten Niederflurwagen 9451 als Linie 62 angefahren



Der Gemeinschaftsbetrieb mit Kölner und Bonner Wagen ist das Merkmal der Linien 16 und 18. Im Mai 1988 begegnen sie sich in Bad Godesberg vor dem kurzen eingleisigen Streckenstück zur Rheinallee



Welche großen Veränderungen der Ausbau der Bundesstraße 42 auch für die Fernbahn nach Bad Honnef brachte, zeigt dieses Bild aus dem Juli 1983. Hier ist die Haltestelle Jugendhof im Bau



RECHTS Übersicht über das Bonner Verkehrsnetz bei seiner Umgestaltung nach dem Konzept „Schiene 1994“ AXEL REUTHER (2), SLG. REUTHER (2)

Bahnnetz
Busnetz
Stadtbahntieflage Bonn-Bad Godesberg
Straßenbahnlinie zum Auerberg

Konzept „Schiene 94“ brachte eine Verbesserung des Angebotes und ein Ende der Stadtbahnlinie 64, die durch eine Verlängerung der Straßenbahnlinie 62 ersetzt wurde. Bereits 1991 hatte im Bereich Ramersdorf – Bad Honnef ein Tausch der Linien 64 und 66 stattgefunden. Damit war die bereits im Achsenkonzept von 1972 vorgesehene durchgehende Führung Siegburg – Bad Honnef der nunmehrigen Linie 66 verwirklicht worden.

Die ICE-Neubaustrecke Köln – Frankfurt ließ aus dem DB-Nahverkehrshalt Siegburg den Fernverkehrsbahnhof Siegburg/Bonn entstehen. Der Bonner Stadtbahnbau trug dem Rechnung, und seit Oktober 2000 endet die Linie 66 in einer neuen teilweise unterirdischen angelegten Haltestelle rechtwinklig unter den Eisenbahngleisen. Die alte eingleisige Streckenführung zur Ostseite des Bahnhofs konnte aufgegeben werden.

Bis heute sind nahezu alle Haltestellen im Stadtbahnnetz auf eine Höhe von 90 Zentimetern angehoben worden, die Seitenlage wich dabei teilweise einem Mittelbahnsteig, was wegen der ausschließlichen Verwendung von Zweirichtungswagen nun kein Problem mehr darstellte. 2006 begann der zweigleisige Ausbau der in ihrem südlichen Bereich zum Teil noch eingleisigen Vorgebirgsbahn.

Zwischen 2008 und 2010 entstand in der Friedrich-Ebert-Allee ein kurzes Tunnelstück neu, welches den Straßenknoten mit der Ollenhauerstraße unterfährt und hier eine kritische Verkehrssituation entschärft. Hierzu konnte das bereits vor 1975 als bauliche Vorleistung entstandene Tunnelstück unter der alten und provisorisch angelegten Rampe Heussallee genutzt werden. Als Ersatz für das zuvor hier bestehende Wendegleis entstand weiter südlich eine neue Wendeanlage zwischen den Streckengleisen. Im gleichen Zeitraum erhielt der Schienenverkehr auf der Kennedybrücke durch Verbreiterung der Brücke einen eigenen Bahnkörper.

Der Umbau der Haltestellen mit Hochbahnsteigen fand Anfang 2016 am Stadthaus seinen vorläufigen Abschluss. Heute, nach 125 Jahren, bietet das Schienennetz der Region Bonn einen attraktiven Nahverkehr, welcher im Laufe der Jahrzehnte einen erheblichen Wandel durchgemacht hat. Das, was Bonn nach den Vorstellungen der Politik als Bundeshauptstadt immer hätte haben sollen, besitzt es jetzt – nur ist die Hauptstadt seit mehr als 20 Jahren keine mehr!

Die Stadtbahn-Fahrzeuge

Nach der Festlegung auf den sechsachsigen Gelenkwagen „Typ B“ oder „Rhein-Sieg“ für die Stadtbahn Rhein-Sieg zu Beginn der 1970er-Jahre sind diese Fahrzeuge nach einem ersten Prototypen 1973 in etlichen Serien und verschiedenen, gestalterisch und technisch weiterentwickelten Generationen über einen Zeitraum von 20 Jahren beschafft worden. Alle B-Wagen baute die

Zeittafel Bonner Schienen-Nahverkehr

Datum	Das Stadtbahn-Zeitalter
11.05.1967	Ratsbeschluss der Stadt Bonn zur Neugestaltung des Schienenverkehrs
05.10.1967	Baubeschluss für die erste Tunnelstrecke zwischen Hauptbahnhof und Bad Godesberg
12.10.1967	Erster Rammschlag für den Tunnelbau zwischen Hauptbahnhof und Rampe Theodor-Heuss-Allee
23.02.1970	Das Land Nordrhein-Westfalen veröffentlicht seinen Generalverkehrsplan, der gemeinsame Stadtbahnplanungen in Köln und Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis vorschlug
15.06.1972	Der Stadtrat verabschiedet das Gesamtkonzept „Stadtverkehr Bundeshauptstadt Bonn"
28.08.1973	Vorstellung des ersten Bonner Stadtbahnwagens Typ B (Rhein-Sieg)
17.05.1974	Gründung der Stadtbahn-Gesellschaft Rhein-Sieg mit den Städten Köln und Bonn sowie dem Rhein-Sieg-Kreis und Teilen des Erftkreises als Gesellschaftern
20.03.1975	Eröffnung der ersten 7,5 km langen Stadtbahnstrecke zwischen Bonn, Am Hauptbahnhof und Bad Godesberg, Rheinallee
12.08.1978	Eröffnung der Stadtbahnlinie 16 von Bonn über Wesseling nach Köln im Zuge der ehemaligen Rheinuferbahn der Köln-Bonner Eisenbahnen. Als zweiter Bauabschnitt der Bonner Stadtbahnstrecken wird hierzu die nördliche Tunnelrampe zwischen Hauptbahnhof und Bonn-West eröffnet
03.1979	Inbetriebnahme einer neuen Wendeanlage in Bonn-Tannenbusch-Mitte
06.03.1979	Die neue Tunnelrampe Berliner Platz – Hauptbahnhof wird im Probebetrieb befahren. Inbetriebnahme für die Linien H und S am 21. April 1979
21.04.1979	Inbetriebnahme des viergleisigen Nahverkehrsbahnhofs Bonn, Hauptbahnhof (3. Bauabschnitt), Stilllegung der Behelfshaltestelle Am Hauptbahnhof
27.04.1979	Einführung der Linien H und S in den neuen unterirdischen Nahverkehrsbahnhof Bonn, Hauptbahnhof Inbetriebnahme der Strecke zur Rheinaue anlässlich der Bundesgartenschau vom oberirdischen Abzweig Landesbehördenhaus durch einen Tunnel mit Haltestelle Robert-Schumann-Platz bis zur oberirdischen Endstation im Mittelstreifen der Autobahn über die Südbrücke
05.09.1981	Verbindung zwischen Rheinaue über die Südbrücke und Ramersdorf an der Siebengebirgsstrecke von Beuel nach Bad Honnef. In Ramersdorf ist unter der Autobahn ein dreigleisiger Tiefbahnhof entstanden
25.06.1983	Inbetriebnahme der verschwenkten zweigleisigen Strecke zwischen Oberdollendorf, Nord und Longenburg, zum Teil im Trog oder im Tunnel. Neue Wendeanlage in Oberdollendorf
08.06.1986	Inbetriebnahme eines neuen Stadtbahn-Betriebsbahnhofs in Bonn-Dransdorf auf dem Gelände eines ehemaligen Dampflok-Bw der KBE
26.10.1986	Aufnahme des Stadtbahnbetriebes auf der Vorgebirgsbahn der KBE zwischen Bonn und Schwadorf
01.09.1987	Erweiterung des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS) auf alle Nahverkehrsbetriebe der Region. Die Bonner Linien 1,2,3, H und S erhalten die neuen Nummern 61-64 und 66
09.11.1987	Verlängerung des Stadtbahnbetriebes von Schwadorf bis Köln, Klettenberg und Einrichtung einer durchgehenden Stadtbahnlinie Bonn – Brühl – Köln
27.05.1988	Inbetriebnahme der zur Stadtbahn ausgebauten Strecke Longenberg – Königswinter
06.12.1991	Strecke Königswinter – Bad Honnef geht nach Umbau stadtbahnmäßig ausgebaut in Betrieb
17.06.1994	Ausbau der Siebengebirgsbahn zur Stadtbahn wird mit neuen Hochbahn steigen in Bad Honnef abgeschlossen
25.09.1994	Aufgabe der Linie 64, Einbeziehung der Strecke in das Stadtnetz und Einsatz von Niederflurwagen (Linie 62)
26.09.1994	Inbetriebnahme des neuen 2,1 km langen Tunnels in Bad Godesberg von der Rampe Max-Löbner-Straße über Bahnhof zur Stadthalle (Baubeginn 1988 bzw. 1991). Einstellung der alten, teilweise eingleisigen Strecke zur Rheinallee am 23. September
16.10.2000	Inbetriebnahme des unterirdischen Endbahnhofs Bf. Siegburg/Bonn und Aufgabe der eingleisigen oberirdischen Streckenführung
2008-2010	Verbreiterung der Kennedybrücke und Schaffung eines eigenen Bahnkörpers
16.05.2010	Verlängerung der Tunnelstrecke Richtung Bad Godesberg bis zur Ollenhauerstraße

Datum	Die Straßenbahn im Stadtbahn-Zeitalter
01.09.1987	neue Liniennummern im VRS, aus 1 und 2 werden 61 und 62
19.08.1994	die Straßenbahnlinie 62 ersetzt die Fernbahnlinie 64 und wird von Beuel nach Oberkassel-Süd verlängert. Gleichzeitig Inbetriebnahme der Neubaustrecke Am Bonner Berg – Auerberg der SL 61
09.1994	Ersatz der Großraum- und Gelenkwagen durch Niederflurtriebwagen
1995	Abgabe der Großraum- und Gelenkwagen nach Sofia

Niederflur-Tw 9455 in neuer Farbgebung hat als Linie 62 im Juni 2013 den Tunnel unter der linken Rheinstrecke der DB verlassen und fährt nun in Richtung Dottendorf AXEL REUTHER



DÜWAG. Dabei erhielt nicht nur die SWB Fahrzeuge, sondern auch immer die SSB. Allen Wagen gemeinsam war die Farbgebung in zwei Grüntönen und ein Nummernschema, dessen erste beide Ziffern das Baujahr angaben. SWB-Wagen erhielten Nummern ab 51 ff., die der SSB ab 71ff. Insgesamt kamen 75 B-Wagen nach Bonn, davon erhielt die SSB 23 Einheiten.

Über die gemeinsam mit Köln bedienten Linien 16 und 18 kommen die Bonner Stadtbahnwagen auch nach Köln, ebenso sind die rot-weiß lackierten Kölner Fahrzeuge des Typs seit 1978 ein vertrauter Anblick in Bonn. Die Wagen des jeweiligen anderen Betriebes halfen auch schon bei Großveranstaltungen aus und fuhren dabei auf anderen Strecken.

Neues Jahrtausend – neue Fahrzeuge

Im neuen Jahrtausend ist mit dem K5000 genannten und nun von Bombardier gebauten Hochflurwagen eine neue Generation

Stadtbahnfahrzeuge in Betrieb gegangen, die zunächst Köln beschaffte. 2003 erhielt aber auch die SWB 15 Tw. Ein Jahr später sind von den B-Wagen der Prototyp und zwölf Serienwagen von 1974 nach Dortmund verkauft worden, mit denen dort ein aufgetretener Wagenmangel behoben werden konnte. Nach Unfällen sind in Bonn auch bereits B-Wagen ausgemustert worden.

An Stelle des Kaufs neuer Fahrzeuge entschieden sich die SWB aus Kostengründen im Jahre 2008 für eine Modernisierung von 25 B-Wagen der Baujahre 1974–1977. Bei dieser „Zweiterstellung“ wird die Technik der Wagen auf den aktuellen Stand gebracht, der Wagenkasten überarbeitet und dabei auch die Fahrerkabine vergrößert sowie der Fahrgastraum und die Front umgestaltet. Die Lebensdauer der Fahrzeuge soll durch diese Anpassung um weitere 25 Jahre verlängert werden. Die Nummern bleiben unverändert. Zu Beginn des Jubiläumsjahres 2016 waren sieben Tw fertig gestellt.

Der Anstrich der Fahrzeuge hat sich gerade in den letzten Jahren immer wieder verändert. Neben Totalwerbungen, darunter bis 2010 auch eine größere Stückzahl für den Einsatz auf der als „Telekom-Express“ fahrenden Linie 66 mit einer speziellen Beklebung versehenen B-Wagen, sind heute zwei verschiedene Varianten in Weiß mit roten Elementen vertreten. Die ersten modernisierten B-Wagen erhielten eine auffällige Beklebung mit Hinweis darauf. Immer noch sind aber auch Fahrzeuge in den ursprünglich verwendeten Grüntönen unterwegs. Alle Varianten werden bei den im Normalfall eingesetzten Doppelzügen auch gemischt eingesetzt, so dass sich aktuell ein sehr buntes Bild bietet.

Sichere Zukunft für die Straßenbahn

Nachdem die beiden Bonner Straßenbahnlinien bis in die 1990er-Jahre alle Versuche überlebt hatten, sie abzuschaffen, erfolgten auch hier wieder Investitionen. 1994 ist der ursprüngliche Wagenpark aus Großraum- und Gelenkwagen durch 24 dreiteilige Niederflur-Gelenkwagen ersetzt worden. Diese waren nun Zweirichtungswagen, so dass bei der im gleichen Jahr in Betrieb genommenen neuen Strecke der Linie 61 von Grau-Rheindorf nach Auerberg auf eine Wendeschleife verzichtet werden konnte. Auch der nun ab Beuel über die Strecke der Siebengebirgsbahn bis Oberkassel geführten Linie 62 reicht dort die bestehende Wendeanlage. Bis heute sind zahlreiche Haltestellen im Streckenverlauf der beiden Linien so modernisiert worden, dass ein niveaugleicher Zugang in die Wagen möglich ist. Da die eingesetzten Fahrzeuge bauartbedingt nach über 20 Einsatzjahren Schwachstellen zeigen, wird über einen Ersatz durch eine neue Generation in den nächsten Jahren derzeit nachgedacht. Axel Reuther

Literatur

- Nauroth, K.H.: **Straßenbahnen in Bonn,** Nordhorn 1989
- Höltge, D.: **Straßen- und Stadtbahnen in Deutschland,** Band 5, Freiburg 1996
- Wolff, G.: **Deutsche Klein- und Privatbahnen,** Band 4, Freiburg 1997
- Schur, G.: **50 Jahre Elektrische Bahnen der Kreise Bonn-Stadt,** Bonn-Land und des Siegkreises, in: Der Stadtverkehr Heft 4/1961
- Gerlach, G.: **Die Modernisierung der Stromversorgungs-Anlagen der Bonner Straßen- und Fernbahnen,** in: Der Stadtverkehr Heft 4/1961
- Hierl, K.: **Die Silberpfeile der Siegburger- und Siebengebirgsbahn (SSB),** in: Strassenbahn-Magazin, Heft 83, 2/1992
- NN: **Bonn baut für seine Bahnen,** Beiträge zur Stadtentwicklung Nr. 5, Bonn 1994
- Nolden, H.G.: **Die Straßenbahn in Bonn und Umgebung,** in: Strassenbahn-Magazin, Heft 74, 11/1989
- Nolden, H.G.: **Die Strassenbahn Bonn – Siegburg, Beiträge zur Stadtgeschichte St. Augustin,** Heft 23, Siegburg 1995
- Reuther, A.: **Edles Hauptstadt-Trio – Die Bonner Vorortbahn-Doppelzüge,** in: Strassenbahn-Magazin, Heft 1/2010
- Reuther, A: **Kölner Vorortbahnwagen in Bonn,** in: Köln-Bonner Verkehrsmagazin, Heft 2/2010
- Schmitt, H.: **Stadtbahn Rhein-Sieg im Raume Bonn,** in: Der Stadtverkehr, Heft 1/1973
- Wipperfürth, K.H.: **Geschichte der Bonner Straßenbahn Havestadt. Contag & Cie,** Bonn 2000
- Wipperfürth, K. H.: **Einhundert Jahre elektrische Straßenbahnen in Bonn,** Bonn 2002
- Groneck, C.: **Köln/Bonn-Stadtbahn Album,** Berlin 2005
- Kursbücher der Deutschen Bundesbahn, Carthaus-Fahrplan Bonn, Fahrplan der SWB: verschiedene Jahrgänge



Der erste zweiterstellte Stadtbahnzug 7459+7456 fiel zunächst durch seine originelle Beklebung auf. Hier steht „Das Comeback des Jahres“ im Juni 2013 in der inzwischen auf Hochbahnsteige umgebauten Haltestelle Stadthaus AXEL REUTHER (2)



Tw 9494 wurde wenige Tage nach der Inbetriebnahme der Neubaustrecke nach Auerberg im August 1994 dort auf der Pariser Straße aufgenommen. Er gehörte zu den wenigen Niederflurwagen, die eine grüne Lackierung analog zu den Stadtbahnwagen erhielten

Tw 202 erreichte am 28. Februar 2016 die Haltestelle Otto Dix, der Fahrgastandrang hält sich es Grenzen, es ist Sonntagvormittag. Die Bahn kommt aus Richtung Hauptbahnhof, im Hintergrund ist das Theater zu sehen, links die „grüne Lunge" Küchengarten MARTIN WELTNER

Nächster Halt:

Otto Dix



Serie Folge 99

Einfach nur „Otto Dix" – nicht etwa Otto-Dix-Straße, -Platz oder -Allee; sie hat schon einen merkwürdigen Namen, diese Straßenbahn-Haltestelle in Gera. Natürlich in Gera, jener Stadt in Thüringen, die sich auf ihrer Homepage „Otto-Dix-Stadt Gera" nennt und so an den bekannten Maler und Grafiker, den berühmtesten Sohn der Stadt, erinnert. Otto Dix war im Jahre 1891 in Gera geboren worden, wurde 1966 zum Ehrenbürger der Stadt ernannt und starb 1969 in Singen am Hohentwiel.

Die Haltestelle, die den Namen des berühmten Mannes trägt, liegt an Geras Linie 1, die Zwötzen über den Hauptbahnhof mit Untermhaus – genau in diesem Vorort, heute Stadtteil von Gera, erblickte Otto Dix einst das Licht der Welt – verbindet. Nur eine Minute Fahrzeit braucht die Tram vom Hbf mit seiner vorbildlichen Übergangsmöglichkeit vom Eisenbahn- zum Straßenbahnverkehr bis „Otto Dix", es ist gleich die erste Haltestelle. Dort ausgestiegen fühlt man sich wie „vor der Stadt": Hat man einen der zwölf NGT8G-Niederflurtriebwagen von Alstom verlassen, lockt gleich der Geraer Stadtpark namens Küchengarten mit einer in der warmen Jahreszeit aktiven Wasserfontäne – und nach wenigen Meter kann man die prächtige Orangerie passieren. Lohnend auch ein Spaziergang entlang der weiterführenden Strecke Richtung Untermhaus durch die Gutenberg- und die Leibnizstraße – hier stehen prächtige Stadthäuser, zum einen wunderbar renoviert, zum anderen aber auch seit spätestens der Wende leerstehend und zu bröckelnden Ruinen verkommen. Eine Alternative ist der Besuch des Hofwiesen-Hallenbades, auch nur zwei Gehminuten von „Otto Dix" entfernt.

Das Verkehrsangebot auf der Linie 1 ist für eine relativ kleine Stadt wie Gera mit seinen rund 96.000 Einwohnern recht gut. Tagsüber herrscht an Werktagen ein 10-Minuten-Takt, abends gibt es zunächst einen 15-Minuten-Takt, später wird halbstündlich gefahren. Samstags sind die Straßenbahnen zur Hauptverkehrszeit viertelstündlich unterwegs, dies gilt auch an Sonntagen ab Mittag, zuvor wird halbstündlich gefahren. M. WELTNER



Seit 1988 nutzten nur noch ein- und ausrückende Trambahnen aus dem Betriebshof die Verbindung durch die Einsteinstraße. Die Strecke wird nun für den Linienbetrieb ausgebaut und um 1,2 Kilometer verlängert STEFAN ERHARD

Osterweiterung zum Schnäppchenpreis

Münchens neue Tram nach Steinhausen ■ Ein Stück bestehende Betriebsstrecke, ein Stück Neubaustrecke – die kostengünstig zu errichtende neue Strecke vom zentralen Max-Weber-Platz nach Steinhausen soll noch Ende 2016 dem Betrieb übergeben werden

Der Münchner Osten bietet für die stark wachsende Stadt derzeit noch zahlreiche Entwicklungschancen, viele Flächen im Stadtgebiet liegen brach oder werden bislang nur landwirtschaftlich genutzt. Die ehemaligen Bahnwerkstätten südlich des S-Bahnhofs Berg am Laim wurden in den vergangenen Jahren abgetragen und das Gelände wird derzeit mit einem neuen Stadtviertel bebaut. Nördlich der Bahnanlagen wurde bereits in den 1960er-Jahren ein Industriegebiet geschaffen, an dessen stadtseitigem Ende an der Einmündung der Passauer Autobahn (A 94) auch einige Hochhäuser standen. Bereits seit 1929 fuhr die Trambahn vom Herzen Haidhausens, dem Max-Weber-Platz, durch die Einsteinstraße zum Vogelweideplatz, einer seit Jahrhunderten bestehenden Gabelung der Wege nach Mühldorf und Wasserburg.

Bis 1963 wurden die Wagen der Trambahnlinien Haidhausens vom Betriebshof an der Seeriederstraße eingesetzt. Ab 1963 wurden die Fahrzeuge im neuerrichteten Betriebshof 2 in der Nähe der Endstation Steinhausen am Vogelweideplatz gewartet. Bis heute ist dieses Depot, als derzeitig einziges, für die Abstellung und Wartung aller Münchner Trambahnwagen zuständig. 1962 verlegte man die Trambahn in eine neue Schleife in der Mitte der Einmündung der Autobahn, so konnte man hier bequem in die Buslinien, welche die umliegenden Stadtteile erschlossen, umsteigen.

Alte Strecke kommt zu neuen Ehren

Mit dem Ausbau der U-Bahn erhielt auch der Max-Weber-Platz einen Bahnhof im Untergrund. Die Verkehrsbetriebe verlängerten die Buslinien aus den östlichen Stadtteilen direkt zum Max-Weber-Platz. Der Ast der parallel verkehrenden Straßenbahnlinie 27, welche direkt in die Stadt führte, wurde 1988 im Rahmen der damaligen Verkehrspolitik stillgelegt. Die Strecke besteht seitdem, bis auf die Wen-





Die Stützmauer schafft Platz für die Tram: Das Bauwerk zwischen Straße und Bahnstrecke wurde zeitlich getrennt vom Tramneubau errichtet

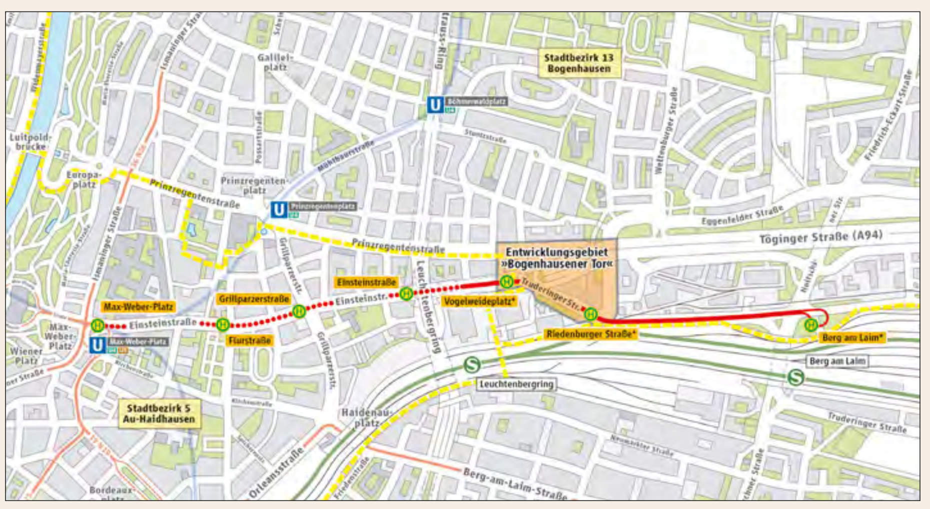
deschleife selbst, nur noch für Aus- und Einrückfahrten weiter. Mit Eröffnung des Richard-Strauss-Tunnels, einer der in den vergangenen Jahrzehnten errichteten Untertunnelungen des Mittleren Rings, konnten neue Bauflächen gewonnen werden. Anstelle des bisher am Vogelweideplatz stehenden Hochhaus-Ensembles, welches den Stadtteil seit Jahrzehnten prägte, werden derzeit bis Anfang 2018 vier neue Hochpunkte unter der Bezeichnung „Bavaria Towers“ errichtet. Diese Gebäude sind für Büro- und Hotelnutzung vorgesehen und werden künftig für erhöhtes Verkehrsaufkommen im Viertel sorgen.

1.300 Meter Neubaustrecke

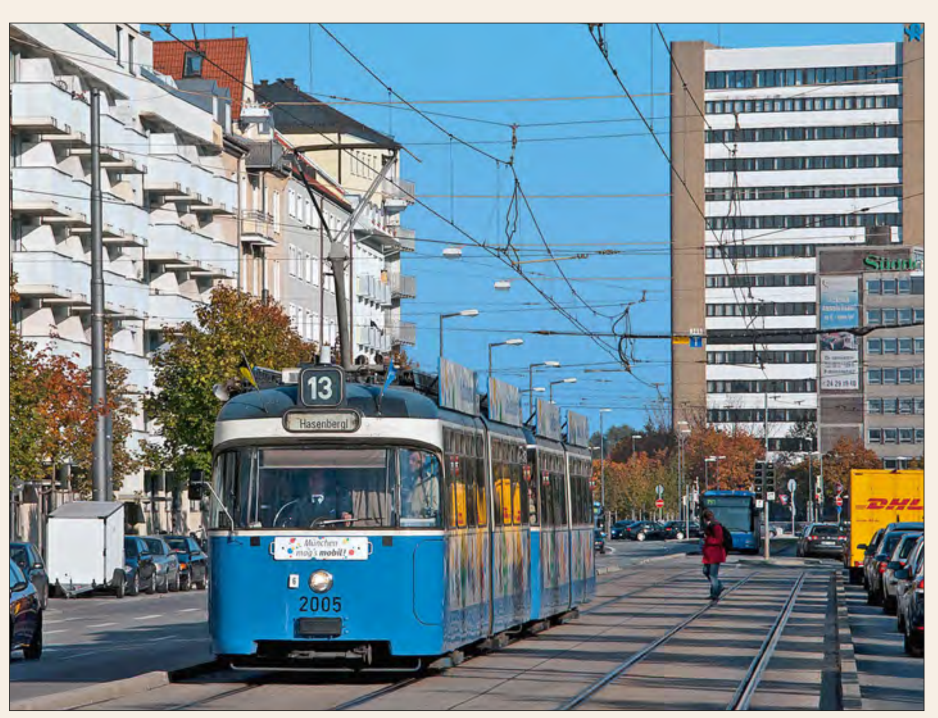
Um das neue Stadtquartier mit fünf Hochhäusern adäquat anzubinden, hat der Münchner Stadtrat im Oktober 2008 die Untersuchung einer Straßenbahnverlängerung beauftragt. Die Rahmenbedingungen, eine bereits bestehende Betriebsstrecke um ca. 1,3 Kilometer zu verlängern, um eine doppelt so lange Ergänzung des Liniennetzes zu erreichen, machen das Projekt kostengünstig. Die neue Verbindung führt vom Max-Weber-Platz entlang der Betriebsstrecke zum Straßenbahnbetriebshof 2 nahe der bestehenden Haltestelle Einsteinstraße, und von dort als Neubaustrecke entlang der Truderinger Straße zum nördlichen Eingang des S-Bahnhofs Berg am Laim an der Hultschiner Straße. Dort steht zudem die Zentrale des Süddeutschen Verlages, welche künftig ebenfalls im Einzugsgebiet der neuen Tramlinie liegt. Im März 2014 konnte dem Stadtrat ein Trassierungsbeschluss vorgelegt werden, am 7. Juni 2014 wurde dann das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Der Abschluss des Verfahrens verzögerte sich allerdings um zahlreiche Monate, die Lokalpresse berichtete über personelle Engpässe bei der zuständigen Genehmigungsbehörde, der Regierung von Oberbayern. Am 30. September 2015 lag den Stadtwerken München (SWM) und der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) endlich der lang erwartete Planfeststellungsbeschluss vor.

Eröffnung im Dezember 2016

Nach einem vergleichsweise milden Winter konnte MVG-Geschäftsführer Herbert König gemeinsam mit Oberbürgermeister Dieter Reiter (SPD) am 26. Februar 2016 den Spatenstich für die Bauarbeiten der Neubaustrecke setzen. Zum Fahrplanwechsel soll die Verbindung eröffnet werden. Die bereits als Betriebsstrecke bestehende Verbindung führt ab Max-Weber-Platz durch die breite Einsteinstraße. Die bisher in Richtung stadtauswärts bestehenden Haltestellen in der Einsteinstraße und der Schloß-



Aus dem Herz Haidhausens, dem Max-Weber-Platz, führt die Tramlinie 25 künftig aus Grünwald kommend, weiter zum S-Bahnhof Berg am Laim FREDERIK BUCHLEITNER (2), GRAFIKEN: MVG (2)



Zur Veranstaltung „München mag’s mobil“ setzte die MVG im Oktober 2011 zum 135-jährigen Tramjubiläum historische Fahrzeuge beim Tag der offenen Tür im Betriebshof ein – auf dieser Betriebsstrecke findet schon bald wieder Linienbetrieb statt

Daten & Fakten: Tram Steinhausen

Strecke	Max-Weber-Platz – Berg am Laim
Streckenlänge	2.700 m, davon 1.200 m Neubau
Haltestellen	insgesamt 7, davon 4 neu
Fahrzeit	ca. 8 Minuten
Inbetriebnahme	Ende 2016

straße werden auf Höhe der bisherigen Busschleife zusammengelegt. Auf Höhe der Kreuzung Flurstraße wird für die Tram eine neue Haltestelle errichtet, die hier bislang nur für die Buslinien gilt. Die Kreuzung Einstein-/Grillparzerstraße verliert ihren Status als Betriebshaltestelle für die Trambahn. Nach Süden zweigt an dieser Haltestelle eine Verbindungstrecke zum Haidenauplatz und Ostbahnhof ab. An der Einmündung der Trambahnstrecke in den Betriebshof, hinter der Haltestelle Einsteinstraße, beginnt die Neubaustrecke. Nach einigen Einwendungen wird nun zur Verbesserung der Flexibilität auch eine Ausfahrt aus dem Depot in die Neubaustrecke errichtet. Hinter der Betriebshofseinfahrt wechselt die Strecke in Seitenlage und vor der Einfahrt in den nebenan gelegenen Busbetriebshof Ost halten die Straßenbahnen künftig an der neuen Haltestelle Vogelweideplatz. Die Trasse verlässt den Verlauf der Einsteinstraße und folgt nun der am Vogelweideplatz beginnenden Truderinger Straße.

Bis zur folgenden Haltestelle Riedenburger Straße trennen künftig Bäume Straße und die benachbarte Trasse der Trambahn. Zu den Bauverzögerungen zählt auch die Umplanung der Kreuzung Riedenburger Straße. Bisher kreuzt hier ein Anschlussgleis der Bahn die Straße. Die Planer der SWM/MVG sahen hier





Früher wendeten die Trambahnen am Fuße der Hochhäuser am Vogelweideplatz (oben). Künftig streift die Tram den Platz nur mehr am südlichen Rand und biegt in die Truderinger Straße ein (unten) FREUNDE DES MÜNCHNER TRAMBAHNMUSEUMS E.V., MVG (GRAFIK)

auch eine niveaugleiche Gleiskreuzung vor, die nun allerdings mit Stilllegung der Güterverbindung – der letzte Kunde kündigte den Betrieb vor drei Jahren auf – überflüssig wird. Die Gleiskreuzung muss nun doch nicht eingebaut werden, die Bahn lässt das Anschlussgleis stattdessen abbauen.

Südlich der Truderinger Straße befinden sich ausgedehnte Bahnanlagen. Um die Tram dennoch auf eigener Trasse führen zu



Das Anschlussgleis wird nun entgegen anfänglicher Planungen von der Tram nicht niveaugleich gekreuzt. Das Eisenbahnbundesamt genehmigte die Stilllegung im Dezember 2015



Am 26. Februar 2016 setzten MVG-Chef Herbert König, Oberbürgermeister Dieter Reiter und „Süddeutsche"-Verlagsschef Stefan Hilscher in Berg am Laim den Spatenstich FREDERIK BUCHLEITNER (2)

können, wurde eine knapp 200 Meter lange Stützwand errichtet. Kurz vor der Wendeschleife nördlich des S-Bahnhofs Berg am Laim kreuzt die Tram die Hultschiner Straße. Der vorgelagerte Ausfahrkeil an dieser Kreuzung für die Autos entfällt künftig. Die Haltestelle in der Schleifenanlage wird mit zwei Bahnsteigen ausgestattet, um beispielsweise mit Werkstattfahrten einen pausierenden Linienwagen überholen zu können. Beim Spatenstich betonte Oberbürgermeister Reiter, dass die Planer die Möglichkeit einer Verlängerung der Strecke Richtung Osten oder Norden vorgesehen haben.

Keine umsteigefreie Anbindung der Innenstadt

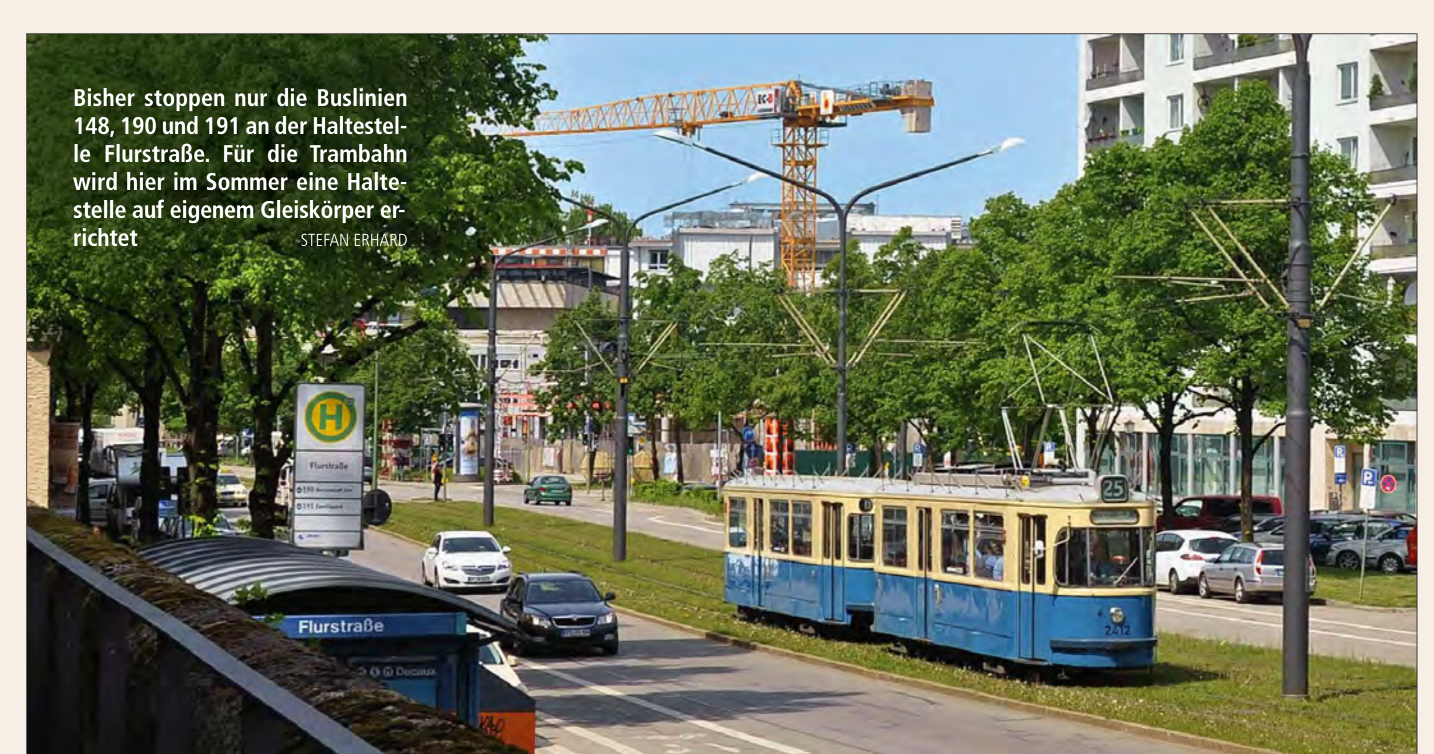
Die neuen Schienen werden allerdings nicht von einer aus dem Stadtzentrum kommenden Linie befahren; stattdessen wird die Tram 25 von Grünwald kommend ab Max-Weber-Platz verlängert und nach Berg am Laim geführt. So besteht für Fahrgäste aus den östlichen Stadtgebieten am S-Bahnhof Berg am Laim ein zusätzlicher Umsteigezwang, um in die Innenstadt zu gelangen; bisher können diese mit dem Bus direkt zum U-Bahnhof Max-Weber-Platz fahren. Die MVG verspricht durch die Anpassung des Busnetzes allerdings neue direkte, wenn auch etwas weiter entfernte Anschlüsse an die U-Bahn. Sicherlich ist die fehlende Innenstadtanbindung der Straßenbahn auch dem knappen Wagenpark geschuldet; die MVG hingegen betont, dass ein dichterer Takt in der Maximilianstraße nicht genügend ausgelastet wäre.

Die Strecke zum S-Bahnhof Berg am Laim kann sich zwar in seiner verkehrlichen Bedeutung nicht mit der politisch heftigst umstrittenen Tram Westtangente messen, bedeutet für die Anwohner der Trasse jedoch eine Verbesserung der Verkehrsanbindung. Zudem stärkt sie das bislang unterentwickelte, obwohl recht zentrumsnahe Gebiet östlich des Vogelweideplatzes. Freilich auch deshalb einigten sich ausnahmsweise alle politischen Parteien schnell, dieses eher kleine Trambahnprojekt in München umzusetzen. Ein Ansatz zur besseren Erschließung des Münchner Ostens mit Schienenverkehrsmitteln ist damit auf jeden Fall gemacht. FREDERIK BUCHLEITNER





Die Kreuzung Truderinger-/Hultschiner Straße am neuen Ende der Tramlinie 25 bisher (oben) und künftig (unten): An der Endhaltestelle nördlich des S-Bahnhofs Berg am Laim besteht Anschluss an verschiedene Buslinien FREDERIK BUCHLEITNER, MVG (GRAFIK)



Bisher stoppen nur die Buslinien 148, 190 und 191 an der Haltestelle Flurstraße. Für die Trambahn wird hier im Sommer eine Haltestelle auf eigenem Gleiskörper errichtet STEFAN ERHARD



Der Triebwagen 1115 der 4. Bauserie ist auf der Linie 610 unterwegs und fährt gerade in die Haltestelle Fung Nin Road ein

ALLE BILDER JENS PERBANDT

Nicht nur Nostalgie in Hong Kong

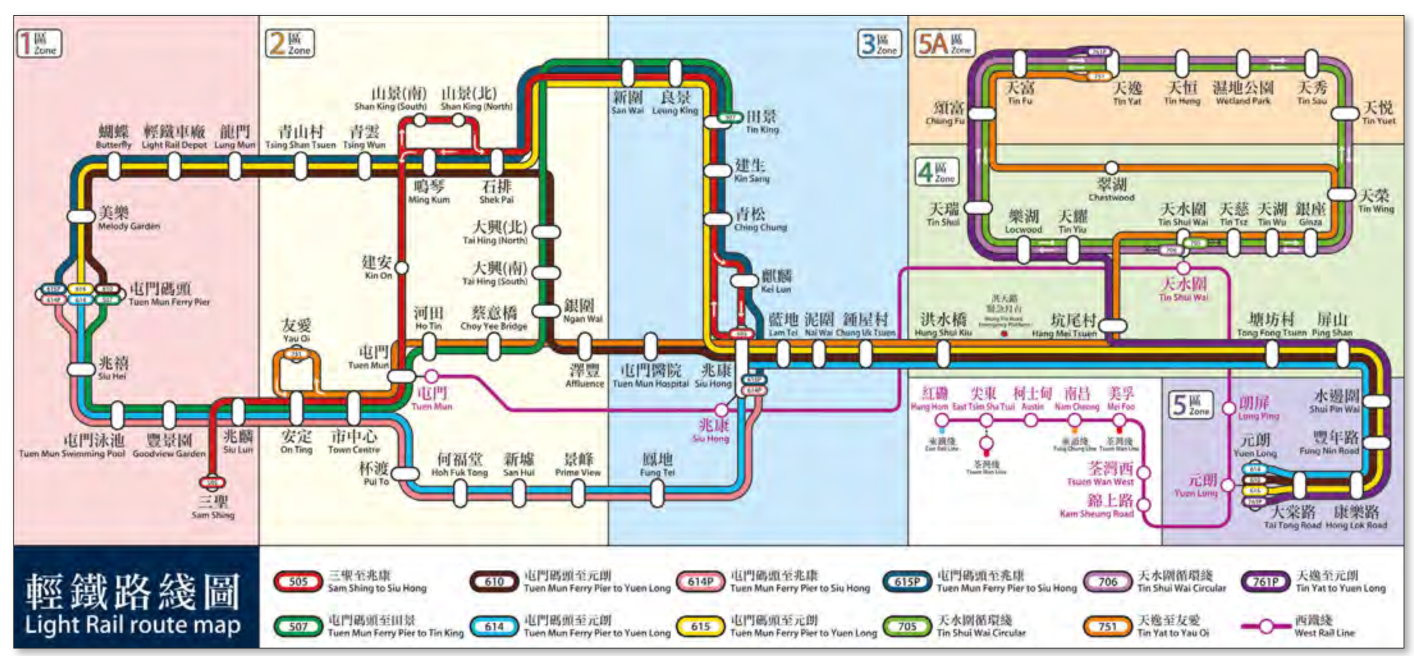
Die Stadtbahn in Tuen Mun

■ Während sich die Straßenbahn von Hong Kong Island zu einer touristischen Attraktion entwickelt hat, dient der zweite Straßenbahnbetrieb dort dem normalen ÖPNV. Seit 1988 besitzt die zu Hong Kong gehörende Stadt Tuen Mun eine eigene Light-Rail

Um die ständig wachsenden Bevölkerungszahlen im Stadtgebiet von Hong Kong in den Griff zu bekommen, entschied die Regierung der damaligen britischen Kronkolonie, auf dem benachbarten Festland neuen Siedlungsraum zu erschließen. Dabei sollten das Dorf Tuen Mun und die in der Nähe befindliche Ortschaft Yuen Long ihre Einwohnerzahlen auf zusammen fast mehr als 700.000 Einwohner steigern. Zur verkehrlichen Erschließung des neu entstehenden Ballungszentrums entwarf man ein Stadtbahnnetz mit einem Umfang von 52 km und 16 Linien. Der Anschluss an Hong Kong erfolgte zunächst noch mit Bussen bzw. Fährschiffen, die Bahnverbindung der Kowloon Canton Railway Corporation nach Kowloon wurde erst 2003 fertiggestellt.

Baubeginn im Jahre 1985

Als 1985 auf einem Gelände bei Tuen Mun, auf dem der Betriebshof mit der Hauptwerkstatt entstehen sollte, feierlich der Erste Spatenstich begangen wurde, starteten die Arbeiten zum Bau des neuen Stadtbahn-Systems. Die Eröffnung sollte drei Jahre später erfolgen: Da im Chinesischen die Zahl 8 eine Glückszahl ist, war sie für den 8.8.1988 geplant. Während die Baumaßnahmen zügig voranschritten und die Fertigstellung der ers-



Man muss nicht unbedingt chinesisch können, um sich im Nahverkehr von Hongkong zurecht zu finden. Elf Light-Rail-Strecken und eine Eisenbahnlinie (West Rail Line) bieten ein dichtes dichtes Netz, auf dem der Betrieb mit höchster Präzision durchgeführt wird

Linienübersicht

Linie	Strecke	Länge
505	Sam Shing – Siu Hong	6,0 km
507	Tuen Mun Ferry Pier – Tin King	6,5 km
610	Tuen Mun Ferry Pier – Yuen Long	13,8 km
614	Tuen Mun Ferry Pier – Yuen Long	13,1 km
614P	Tuen Mun Ferry Pier – Siu Hong	5,7 km
615	Tuen Mun Ferry Pier – Yuen Long	14,1 km
615P	Tuen Mun Ferry Pier – Siu Hong	6,6 km
705	Tin Shiu Wai Circular Route	5,8 km
706	Tin Shiu Wai Circular Route	5,8 km
751	Yau Oi – Tin Yat	12,1 km
751P	Tin Yat – Tin Shui Wai	3,1 km
761P	Tin Yat – Yuen Long	6,9 km

ten Abschnitte, inklusive den Probefahrten, rechtzeitig erfolgen konnte, traten ganz andere Probleme auf. Die Sicherheitsbestimmungen des neuen Systems fand bei der ländlichen Bevölkerung keine Akzeptanz und so gab es kurz vor der Inbetriebnahme eine Reihe von Unfällen. Auf Grund eines tödlichen Unglücks mussten weitere Sicherungseinrichtungen montiert werden und es kam zu einer Verschiebung der Inbetriebnahme. Anstatt das Netz komplett in Betrieb zu nehmen, erfolgte die Betriebsaufnahme jetzt Linie für Linie. Rund einen Monat nach dem geplanten Termin gingen die ersten drei der sieben Linien in Betrieb. Dieses waren die auf der Hauptachse zwischen Yuen Long und Ferry Pier bzw. On Ting verkehrenden Linien.

Eröffnung mit Prinzessin Anne

Um die Bevölkerung mit den neuen Verkehrsmittel vertraut zu machen, fanden an



Die Großsiedlung bei Tin Shui Wai wird in einer Großen Schleife durchfahren und dabei von mehreren Linien erschlossen. Hier ist der TW 1056 (1. Lieferung) auf der Ringlinie 705 im Februar 2012 an der Haltestelle Chung Fu unterwegs

Die Haltestellen der Light Rail besitzen Hochbahnsteige die teilweise über Treppenanlagen zugänglich sind. Hier steht der TW 1124 (4. Lieferserie) am 14. Februar 2012 an der Haltestelle Fung Nin Road vor den TW 1028 (1. Lieferung)



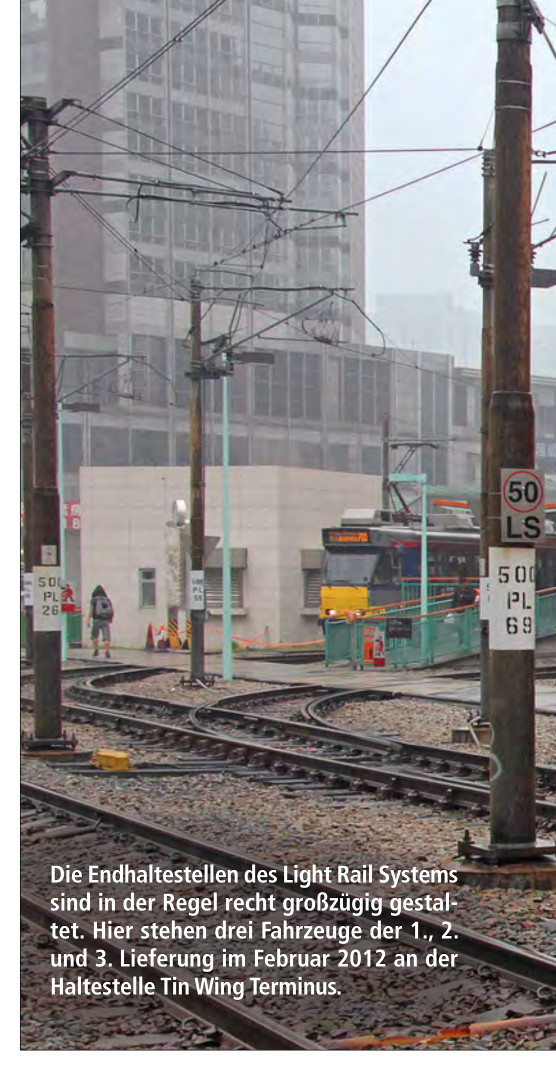

Inneneinrichtung eines Triebwagens der ersten Lieferung vor der Modernisierung



Die Kehranlage der Haltestelle Tuen Mun Ferry Pier wurde überbaut. Hier steht der modernisierte TW 1026 am 14. Februar 2012 abfahrbereit am Bahnsteig



Noch verkehren einige Triebwagen der 1. Lieferung in ihren Auslieferungszustand, wie hier im April 2012 der TW 1032 an der Castle Peak Road



Die Endhaltestellen des Light Rail Systems sind in der Regel recht großzügig gestaltet. Hier stehen drei Fahrzeuge der 1., 2. und 3. Lieferung im Februar 2012 an der Haltestelle Tin Wing Terminus.

drei Tagen zunächst Eingewöhnungsfahrten statt, bevor das Netz aus Anlass des Besuchs von Prinzessin Anne am 17. September 1988 eröffnet wurden. Weitere Streckenabschnitte folgten in den nächsten Monaten. Der Fahrzeugpark bestand aus 70 vierachsigen Triebwagen des Herstellers Commonwealth Engineering (Comeng), die Komponenten der Düwag, AEG und Kiepe besaßen. Obwohl die Fahrzeuge eine Geschwindigkeit von 80 km/h erreichen konnten, wurden sie nur für 70 km/h zugelassen. Die klimatisierten Wagen sind für den Einrichtungsbetrieb vorgesehen und besitzen für die Mehrfachtraktion eine Scharfenberg-Kupplung. Die Stromversorgung erfolgt aus einer Oberleitung, die mit 750 V Gleichspannung versorgt wird. Nachdem das Netz fertig gestellt war, konnten die neu erschlos-

LRT in Übersicht

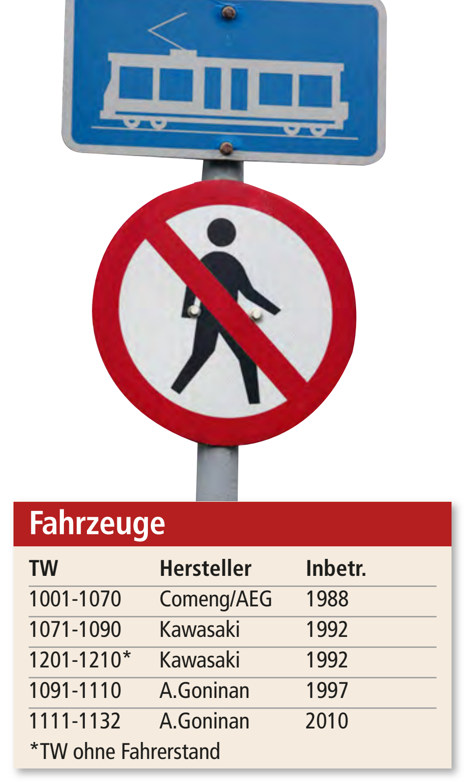
Linienzahl	12
Fahrgäste 2014	174.199.000
Streckenlänge	36,2 km
Pünktlichkeit	99,9 %
Anzahl Haltestellen	68
Taktdichte (Rush Hour)	270-300 sec
Triebwagen	141
Jährliche Fahrleistung	10.728.000 km

senen Siedlungsgebiete bebaut werden, wodurch die Fahrgastzahlen beständig anstiegen. Da man das neue Netz großzügig geplant hatte, fanden in den folgenden Jahren nur kleinere Netzerweiterungen statt.

Verbindung mit der U-Bahn

Die letzte Erweiterung des Stadtbahnnetzes erfolgte 2003, als mit der U-Bahn Eröffnung im Neubaugebiet Tin Shui Wai zwei Neubaustrecken in Betrieb genommen wurden und man das Liniennetz neu ordnete. Im Rahmen des Baus der U-Bahn Haltestellen wurden auch die Gleisanlagen zu den Umsteigestationen neu gestaltet und damit die Umsteigewege zwischen den beiden Verkehrssystemen optimiert. An vier Haltestellen besteht jetzt ein bequemer Übergang von der Metro zu dem Light-Rail System, das damit eine Zubringerfunktion übernommen hat. Nach den letzten Inbetriebnahmen hat das Netz mit 68 Haltestellen eine Streckenlänge von 36,2 km und eine Linienlänge von fast 100 km. Insgesamt verkehren in diesem Ballungsgebiet 12 Linien, dabei wird die Verstärkungslinie 751P zwischen Tin Yat und der Metro Station Tin Shui Wai nur in den Verkehrsspitzenzeiten bedient. Die von der Kowloon Canton Railway Corporation (KCRC) gebaute Schnellbahnlinie nach Tuen Mun ging 2007, nach der Fusion der beiden Betreiber von Schnellbahnen in Hong Kong, an die Mass Transit Railway

Hinweisschilder der größtenteils als Stadtbahn ausgeführten Strecken weisen auf die Gefahren hin. Hier ein Schild an der Castle Peak Road



Fahrzeuge

TW	Hersteller	Inbetr.
1001-1070	Comeng/AEG	1988
1071-1090	Kawasaki	1992
1201-1210*	Kawasaki	1992
1091-1110	A.Goninan	1997
1111-1132	A.Goninan	2010

*TW ohne Fahrerstand

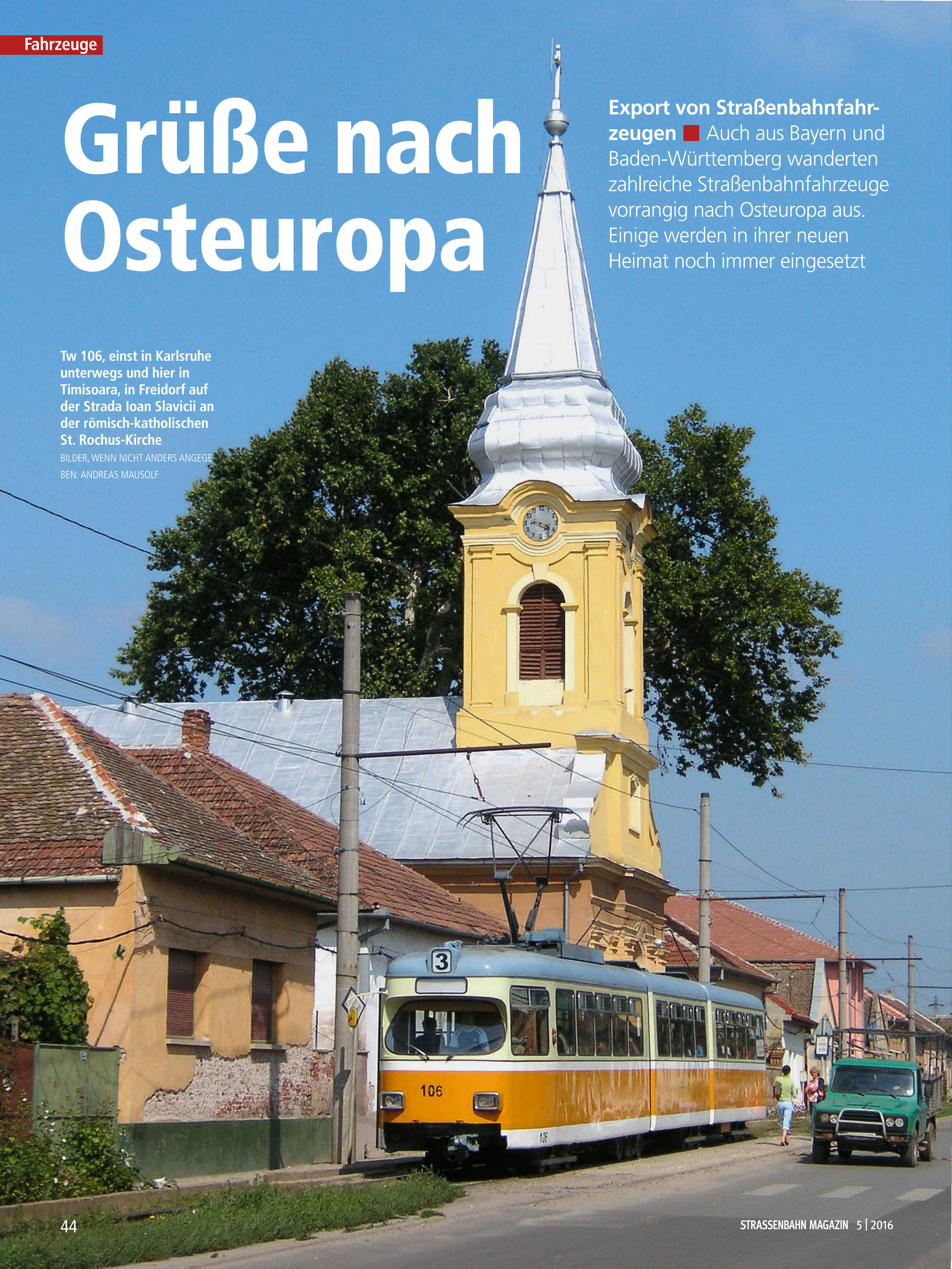
(MTR) über. Dabei übernahm die MTR als Betreiber der U-Bahn auch das von der KCRC betriebene Netz der Light-Rail.

Zuverlässiges System

Die steigenden Fahrgastzahlen machten zusätzliche Fahrzeuge erforderlich, so beschaffte die Gesellschaft bereits 1992 bei Kawasaki dreißig neue Triebwagen, von denen 10 Wagen für Doppeltraktion ohne Fahrerstand ausgeliefert wurden. Fünf Jahre später wurden nochmals 20 Fahrzeuge, diesmal von dem australischen Hersteller A. Goninan, geliefert Dieser Hersteller baute auch die neueste Fahrzeugserie über 22 Triebwagen, die ab 2010 nach Tuen Mun kam. Gleichzeitig erhielt A. Goninan auch den Auftrag zur grundlegenden Aufarbeitung der Fahrzeuge der ersten Serie, deren Äußeres dabei der neuesten Fahrzeuggeneration angepasst wurde. Das Light-Rail System gilt, wie fast alle von der MRT betriebenen Schnellbahnen, als überaus zuverlässig. So waren 2014 unglaubliche 99,9% der Züge pünktlich und die durchschnittliche Wagenbelegung betrug fast 45%. Insgesamt legten die Triebwagen der Light-Rail im Jahr 2014 rd. 10 Mio. km zurück und transportierte dabei 174 Mio. Fahrgäste. Mit jährlich steigenden Fahrgastzahlen kann das System auch in Zukunft seine verkehrlichen Aufgaben in dem Ballungsgebiet wahrnehmen. Jens Perbandt

Grüße nach Osteuropa

Export von Straßenbahnfahrzeugen ■ Auch aus Bayern und Baden-Württemberg wanderten zahlreiche Straßenbahnfahrzeuge vorrangig nach Osteuropa aus. Einige werden in ihrer neuen Heimat noch immer eingesetzt



Tw 106, einst in Karlsruhe unterwegs und hier in Timisoara, in Freidorf auf der Strada Ioan Slavicii an der römisch-katholischen St. Rochus-Kirche

BILDER, WENN NICHT ANDERS ANGEGEBEN: ANDREAS MAUSOLF

Mit dem letzten Teil unserer Exportwagen-Dokumentation sind wir im äußersten Süden Deutschlands angekommen und widmen uns zwei Tramstädten aus Bayern und vier aus Baden-Württemberg. Neben bereits fast vergessenen Arbeitsfahrzeugen, die aus Stuttgart direkt bzw. über Mannheim „exportiert“ wurden, nimmt in dieser Folge der GT4 der Maschinenfabrik Esslingen eine herausragende Stellung ein. Noch heute schätzen Techniker und Fahrgäste in Rumänien seine Lauf- und Komforteigenschaften. Es darf davon ausgegangen werden, dass der GT 4 im Jahre 2020 auch sein 25jähriges Einsatzjubiläum in Rumänien – fachmännisch gepflegt – begehen können wird. Dann hat er bereits über 60 Jahre „auf dem Buckel“ – eine Erfolgsgeschichte der außergewöhnlichen Art!

Karlsruhe (VBK und Albtalbahn AVG)

Aus einer anfänglichen „Städtefreundschaft“ entwickelte sich 1997 eine offizielle Städtepartnerschaft zwischen Karlsruhe und Timisoara. Bereits zu Zeiten der Städtefreundschaft erfolgte die Abgabe erster Straßenbahnwagen. Zwischen 1995 und 2000 erhielt die Stadt an der Bega vierzehn GT 6 (1959 – 64, DWM) der VBK, von denen im Frühjahr 2016 noch ein Triebwagen (172) im Einsatz steht. 2000 folgten drei GT8 (175, 176 und 177), die 1975 durch Umbau von Sechsachsern entstanden – Hersteller bei allen war DWM, Berlin. Hiervon steht Anfang 2016 noch Triebwagen 109 (ex VBK 175) in Betrieb. Minsk, die Hauptstadt Weißrusslands mit ca. 1,8 Millionen Einwohnern, erhielt 2002/3 zehn Achtachser des Baujahres 1969 von DWM (178-181, 183, 185-187, 190 und 192), die bei Minsktrans umgespurt wurden. Bereits zwischen 2007 und 2009 erfolgte die Ausmusterung. Als Museumsfahrzeug ist Triebwagen 180 erhalten.

Acht Achtachser der AVG (102, 105, 106, 107, 110, 111, 114, 115, DÜWAG und Rastatt, 1959) gingen von 1995 bis 2000 zur RAT Timisoara. Der letzte Triebwagen wurde 2014 verschrottet.

Freiburg

Vier im Jahre 2005 ausgemusterte achtachsige Gelenkwagen von DÜWAG des Typs Freiburg (Baujahr 1971/72, 201 – 204) erhielt 2005/ 2006 das private Verkehrsunternehmen MKT für die Überlandlinie Ozorkow – Lodz/Chocianowice in Polen. Als MKT im April 2012 im städtischen Verkehrsbetrieb MPK aufging, wurden die Wagen nicht mehr übernommen. Einige Quellen berichten, MPK habe die Wagen als Ersatzteilspender genutzt. Von den zehn zwischen 1985 und 1987 aus Stuttgart übernommenen GT 4 (MF Esslingen 1951) wurden 1990 neun Einheiten nach Halle veräußert. Von hier aus gelangten sieben Wagen schließlich 2003 ins nord-ostrumänische Iasi (dort 120-126 u. 147), das diesen Wagentyp seit 1997 einsetzt.

Stuttgart

Unser Blick auf die aus Stuttgart in die Welt gegangenen Fahrzeuge beginnt ungewöhnlich – mit Zweiachsern. Bereits 1978 gingen vier solche Triebwagen (753, 769, 770 und 809) zur Nationalen Kleinbahngesellschaft (SNCV/NMVB) in die Provinz Hainaut nach Belgien. Die Triebwagen 753 und 770 hatten – so nennen es mehrere Quellen – bei Schörling in Hannover Schleiftechnik erhalten, die beiden übrigen dienten als Ersatzteilspender. De facto dürfte wohl auch Wagen 770 nur als Ersatzteilspender genutzt worden sein, denn die einschlägigen Listen nennen lediglich einen ehemals Stuttgarter Zweiachser im Einsatzbestand. Die SNCV



Tw 170 und 171 am Bulevardul Regele Carol in Timisoara



Tw 186 im Juni 2004 in der Uliza Koslowa in Minsk WOLFGANG KAISER

Der AVG-Triebwagen 107 kam bereits 1995 zur RATT und wanderte 2007 in den Schrott; Strada Proclamatia de la Timisoara, April 1996



Tw 163 aus Karlsruhe und Tw 2030 aus München – ein „süddeutsches Treffen“ an der orthodoxen Kathedrale von Timisoara



Triebwagen 493 – seit 1996 in Arad, inzwischen ausgemustert – an der Endstelle Fat Frumos – rechts daneben wartet der ex-RHB-Gelenkzug 1014/1054



Anderlues bei Charleroi, November 1996: Schleifwagen 9596 (ex Stuttgart 753) der seit 1978 zum Einsatz gelangte, neben SCNV 9312, der seine letzten Runden als Messfahrzeug drehte

(heute TEC Charleroi) setzte den Schleifwagen mit der Nr. 9596 vom Depot Anderlues aus ein. Im Herbst 1996 war der Wagen hier nur noch schrottreif anzutreffen.

Zwei weitere Zweiachser gelangten dorthin, wo die meisten Stuttgarter GT4-Triebwagen eine neue Heimat fanden: nach Rumänien. Dies geschah über den „Umweg" Mannheim, denn dorthin hatte Stuttgart die Wagen bereits 1976 bzw. 1984 abgegeben. Es handelt sich um die Zweiachser 766 von 1954 – 1976 nach Mannheim abgegeben und als Arbeitswagen mit der Nr. 1309 bezeichnet – und den aus DoT4 908 (Bj. 1955) zurückgebauten zweiachsigen Arbeitswagen, der 1984 in Mannheim die Nummer 1313 erhielt. Im Jahre 2000 gelangten sie in die westrumänische Stadt Arad an der Mure , wo sie noch heute unter ihren letzten Nummern als Arbeitswagen im Einsatz stehen. Die GT4-Triebwagen Stuttgarts fanden umfänglich in Rumänien ein neues Einsatzgebiet, wo dies in einigen Fällen bereits ihren vierten Einsatzort darstellt! Zur Erinnerung: Stuttgart gab direkt Fahrzeuge ab 1995 an Arad und ab 1997 an Iasi weiter. Beide Städte erhielten jedoch auch aus anderen Städten, die früher Stuttgarter GT 4 zur Verstärkung ihres Wagenparks erhalten hatten, zwischen 2003 und 2012 weitere Wagen dieser Gattung.

Sieben Einheiten kann eine besonders beachtliche „Karriere" attestiert werden: Sie gelangten von Stuttgart nach Freiburg, von dort nach Halle und schließlich nach Iasi. Um einen besseren Überblick zu ermöglichen, nennen wir in dieser Rubrik – entsprechend gekennzeichnet – auch die über andere Städte nach Arad und Iasi gelangten Einheiten des Stuttgarter GT4, der mit über 150 Einheiten zu den Spitzenreitern unter den exportierten Trambahntypen gehört. Mehrere Einheiten wurden lediglich als Ersatzteilspender übernommen. Viele Triebwagen stehen bereits seit längerem nicht mehr im Einsatz. Im Einzelnen erhielt Arad ab 1995 insgesamt 32 Einheiten direkt aus Stuttgart, von denen sich im Frühjahr 2016 noch 20 Triebwagen – vier davon nur noch als Beiwagen genutzt – im Bestand befinden. Fünf hiervon pausieren wegen Reparaturarbeiten. Von den 2003 über Ulm nach Arad gelangten dreizehn ex-Stuttgarter Triebwagen befinden sich noch acht im Bestand der Verkehrsbetriebe CTP Arad.

Iasi erhielt ab 1997 direkt aus Stuttgart 55 Einheiten (Tw 469 wurde grundlegend modernisiert, befindet sich jedoch wegen interner Unstimmigkeiten nicht in Betrieb). 2003 folgten aus Halle sieben

Eigenwilliger Arbeitsplatz: 1313 und „Sessel-Beiwagen“ auf Infrastruktur-Beobachtungsfahrt in der Strada Preparandiei in Arad



Am Depot Micalaca in Arad kommt es zu einem bemerkenswerten Zusammentreffen: Der historische Ganz-Überlandwagen Nr. 2 wartet auf seine Fahrgäste, während ein gänzlich ungewohnter Dreiwagenzug aus Stuttgarter GT4 vorbeirauscht.

Triebwagen, die Stuttgart von 1985 bis 1987 nach Freiburg abgegeben hatte, bevor sie von dort 1990 nach Halle weitergegeben wurden. Ohne den Umweg über Freiburg hatte Halle ab 1990 insgesamt 32 GT4 aus Stuttgart erworben, wovon 20 Einheiten ebenfalls 2003 nach Iasi gingen. (hier Nr. 127 – 146). Aus Augsburg folgten von 2004 bis 2009 insgesamt 23 Einheiten (1991-1996 ex Stuttgart) (vgl. Augsburg, dortige Nr.). Aus Nordhausen schließlich folgten 2012 noch einmal drei Triebwagen (1991 ex Stuttgart, in Iasi mit den Nummern 379 – 381 unterwegs).

Die japanische Stadt Kochi erhielt darüber hinaus 1989 einen ganz besonderen Straßenbahnwagen aus Baden-Württembergs Landeshauptstadt: Für den Trambetrieb, der nur Zweirichtungswagen einsetzt, fertigte die Stuttgarter Hauptwerkstatt aus den A-Teilen der Triebwagen 714 und 735 einen GT4 in Zweirichtungsausführung, der bis 2014 bei der „Tosa Electric Railway Company“ in Kochi, die u.a. historische Trambahnen aus Lissabon, Oslo und Graz auf ihrem Netz einsetzt, verkehrte. Im Jahre 2015 ging der Wagen in die japanische Stadt Fukui, wo er nun grundüberholt auf einer Sonderlinie an Wochenenden im Einsatz steht (siehe SM 04/2016, S. 6/7).

Ulm

Dreizehn GT4 (MF Esslingen 1964), die Ulm von 1985 bis 1990 aus Stuttgart übernommen hatte, gingen 2003 nach Arad. Hiervon befinden sich im Frühjahr 2016 noch acht im Bestand, wovon ein Fahrzeug derzeit Reparaturmaßnahmen unterzogen wird.

Augsburg

Die 2001 in 14 Exemplaren nach Iasi abgegebenen GT5 wurden bis 2010 sämtlich aus

Triebwagen 05 im grünen Gürtel von Arad. Auf diese Linie haben die jungen Damen ganz offenbar nicht gewartet



Der ehemalige Münchner M-Wagen 2525 in Bukarest bei der Einfahrt in das Depot Dudesti im Oktober 1997



Auf dem Zentralboulevard begegnet uns in der Nähe des Nationaltheaters Triebwagen 09, der 2003 aus Ulm nach Arad gelangte

dem Verkehr gezogen. Ein Fahrzeug – Triebwagen 545 – wurde zum Arbeitswagen umgebaut, der Rest wanderte bis 2013 in den Schrott. Wie aus Freiburg, so gelangten auch aus Augsburg GT 4 der MF Esslingen (Baujahre 1959 – 63), die bis 1991 bzw. 1995 in Stuttgart im Einsatz gestanden hatten, nach Rumänien. Von 2004 bis 2009 erhielt Iasi 23 Fahrzeuge (406*, 408*, 409*, 410*, 412 – 420 (außer 414 und 419), 456, 458, 459, 460, 462 – 470 (außer 464). Die 2004 abgegebenen Wagen erhielten Nummern ab 318, allerdings nicht fortlaufend, die 2009 übernommenen Einheiten die Nummern 101 bis 112 sowie 117. Zwischen 2009 und 2012 folgten zehn Triebwagen des Typs GT8 (MAN/DÜWAG 1976, 801 – 812 ohne 806 und 807) Wegen weitreichender Netzsanierungen wurden diese Fahrzeuge zunächst nicht eingesetzt. Während der 2009 abgegebene Wagen 805 seit Anfang 2011 verkehrt, gelangen die im April 2012 eingetroffenen übrigen Einheiten seit Sommer 2015 zum Einsatz. Nicht ganz so weit verschlug es 2013 drei M8C-Stadtbahnwagen (MAN/DÜWAG 1985, 8003, 8010 und 8012): Sie kamen nach Elblag. Die Triebwagen erhielten bei Modertrans in Posen Niederflurmittelteile und neue Fronten. Ein KSW verließ 2004 Augsburg und gelangte zu Eisenbahnfreunden nach La Coruna, die ihn später weiter veräußerten (* = Zweitbesetzung, ex-Aachener Triebwagen trugen diese Nummern als Erstbelegung).

München

Der Verkehrsbetrieb der bayerischen Landeshauptstadt gehört zu den Pionieren des Jahres 1994, in dessen zweiter Hälfte die ersten drei Betriebe auf Initiative bayerischer Trambahnfreunde und Günter H.

Auch Augsburgs fünfachsige Gelenkwagen fanden Interessenten: Iasi griff 2001 zu und setzte die Fahrzeuge noch für einige Jahre ein. Die Triebwagen 354 und 367 treffen sich im September 2007 an der Endstelle Dacia WOLFGANG KAISER

Exporte – die Übersicht

Abgabe aus	Abgabe nach
Karlsruhe (VBK)	Timisoara, Minsk
Albtalbahn (AVG)	Timisoara
Freiburg	Lodz, Iasi
Stuttgart	Hainaut, Arad, Iasi, Kochi
Ulm	Arad
Augsburg	Iasi, Elblag, La Coruna
München	Bukarest, Timisoara, Brasov, Craiova, Norrköping, Turin, Sydney, Edinburgh



Der am weitesten Gereiste: Der aus zwei ehemals Stuttgarter A-Teilen entstandene 735 in Kochi trifft am Betriebshof der Tosa Electric Railway im Oktober 2001 auf den heimischen Triebwagen 216 WOLFGANG KAISER

Köhler begannen, Straßenbahnen nach Rumänien abzugeben. Neben München gehören Frankfurt/Main und Magdeburg zu diesem Kreis. Die ersten Münchner Trambahnwagen gingen nach Bukarest. Außer an Bukarest gab München Trambahnwagen an Brasov (Kronstadt), Craiova und Timisoara in Rumänien sowie an Norrköping in Schweden ab. Nach Bukarest gelangten von 1994 bis 1998: 22 Trieb- und 31 Beiwagen vom Typ M/m 4.65 (Rathgeber 1957–59) sowie 27 Trieb- und 22 Beiwagen vom Typ M/m 5.65(Rathgeber 1963–65); außerdem im Jahre 1998 vom Typ P3.16/17 (Rathgeber 1967 – 68) zwei Trieb- und zwei Beiwagen.

Die robusten Dreiachser der Serien M/m4.65 und M/m5.65 und ihre Beiwagen wurden hier ab 1997 einem Umbau in vierachsige Fahrzeuge unterzogen. Bis auf den Einsatz einiger M5.65 (u.a. 2513, 2518 und 2535), die zu Arbeitswagen umgebaut wurden, sowie eines Triebwagens vom Typ P3.16 als Sonderwagen (Tw 2008) ist der Einsatz ehemals Münchner Straßenbahnwagen in der rumänischen Hauptstadt längst Geschichte.

Nach Timisoara gingen zwischen 2000 und 2003 vom Typ P3.16 (Rathgeber 1967 – 68) 21 Trieb- und 22 Beiwagen. Anfang 2016 steht mindestens die Hälfte der Anzahl an Triebwagen nicht mehr im Einsatz. Bei den Beiwagen liegt die Zahl höher. Nach unbestätigten Informationen vom Februar 2016 verkehren aktuell noch acht Trieb- und vier Beiwagen.

Brasov (Kronstadt) stellte Ende 2006 seinen erst 1987 eröffneten Trambetrieb ein. 1997 hatte das Unternehmen für die einzige, knapp sieben Kilometer lange Tramstrecke sechs M/m5.65-Züge erhalten, deren Verbleib nicht zweifelsfrei geklärt werden konnte. Eine Verschrottung des gesamten,

Der historische ITB-Zweiachser von 1961bei einem seiner seltenen Einsätze an der Piata Libertatii in Timisoara und der Münchner 2035, der im Jahre 2000 zweisprachig Grüße aus der bayerischen Landeshauptstadt nach Temesburg/Timisoara übermittelt

zum Zeitpunkt der Einstellung noch vorhandenen Wagenparks – also auch der aus Frankfurt und Leipzig erhaltenen Wagen – vor Ort ist jedoch wahrscheinlich.

Craiova schließlich bekam 2005 sieben Triebwagen und vier Beiwagen des Typs M/m 5.65, die sämtlich bis 2015 verschrottet wurden.

In eine ganz andere Himmelsrichtung geht der Blick auf die letzten Veräußerungen aus München: Das wegen seiner Geschichte als Textilstadt „Schwedisches Manchester“ genannte Norrköping bekam zwischen 1999 und 2001 drei Niederflur-Prototypen (ex München 2701 – 2703), die dort die Nummern 22 – 24 führten und gemeinsam mit dem ähnlichen Wagen 21 – dem ehemaligen Bremer (3)801- zum Einsatz kamen. Triebwagen 21 kehrte bereits Mitte 2011 – wie bei der Abgabe des Wagens im Jahre 1998 vereinbart – nach Bremen zurück. Nachdem Versuche mit den ehemals Münchner Fahrzeugen bei FWM in Hennigsdorf mit dem Ziel, Teile der Technik zu



Triebwagen 2424 mit Beiwagen 3458 in Bukarest im Winter 1999 – die Drehgestelle erhielt der einst dreiachsige Wagen erst in Rumänien



Im Frühjahr 2009 stand der ehemalige Münchner Wagen 2703 in Norrköping an der Haltestelle Himmelstalundsvägan


Timisoara: MVG-P-Wagen 2035 beim Abladen im Jahre 2000 auf der seinerzeit noch elektrifizierten Güterstrecke zur Bierbrauerei


Triebwagen 26 (ehemals München 2519) auf der Strada 13. Decembrie mit der Zinne, dem Hausberg Kronstadts, im Hintergrund.


Der ehemalige Stuttgarter Triebwagen 469 als RATI 302 vor dem Stolz Iasis an der Piata Unirii, dem Grand Hotel Traian von Gustave Eiffel

modernisieren fehlgeschlagen waren, gelangten sie ab 2012 nicht mehr in den Einsatz und wurden schließlich im August 2015 ausgemustert.

Eine besondere Geschichte ist mit dem Münchner M/m-Zug 2401/3404 verbunden. Diese von den Münchner Straßenbahnfreunden 1989 erworbene Einheit – Triebwagen 2401 war nach Ende des Regelbetriebs noch bis 1988 als Personalwagen unterwegs – gelangte als „Geschenk unter Gleichgesinnten" nach langem Aufenthalt auf einem privaten Terrain in der Nähe von München im Jahre 2011 an die Straßenbahnfreunde Turin ATTS („Assoziazione Torinese Tram Storici"). Der Wagen befindet sich in Aufarbeitung. Näheres über dieses ungewöhnliche Unterfangen für Interessenten auf der Internetpräsentation des Vereins unter www.atts.to.it Ferner erhielt das „Sydney Tramway Museum" in Sydneys Vorort Loftus 1998 zwei M 5.65 Triebwagen (2656 und 2666), die dort jedoch in Ermangelung von Endschleifen nicht im Regelbetrieb eingesetzt werden. Ein Museum in Edinburg – die Stadt ist seit den 50er Jahren Partnerstadt Münchens – bekam 2004 einen dreiachsigen Beiwagen vom Typ m4.65.

Dank und Hinweis

Ein herzlicher Dank für Unterstützung bei den Recherchen geht vor allem an Wolfgang Kaiser, Sven Schäfer und Philipp Reindl sowie an die entsprechenden Abteilungen verschiedener rumänischer Verkehrsbetriebe. Die zuverlässige Internetplattform www.traminfo.de trug bei abschließenden Überprüfungen immer wieder dazu bei, Sachverhalte ggf. noch einmal neu zu hinterfragen. Trotz großer Sorgfalt bei der Recherche und zuverlässiger Quellen kann v.a. für die Angaben des noch verkehrenden Materials aufgrund der Tatsache, dass oft zwischen Ermittlung und Erscheinen größere Zeiträume liegen sowie des Umstands, dass in vielen Fällen Fahrzeuge, die abgestellt waren, wieder in Betrieb genommen bzw. noch genannte Einheiten kurzfristig außer Betrieb gestellt wurden, keine Gewähr übernommen werden. ANDREAS MAUSOLF


Die Schranken sollten die Piata Traian in Timisoara sicherer für Fußgänger gestalten, indem sie den Pkw-Verkehr nicht mehr passieren ließen. Das funktionierte nur kurze Zeit, dann hatten findige Zeitgenossen Möglichkeiten gefunden, sie außer Betrieb zu setzen



Wie „aus dem Ei gepellt" wirkt Wagen 812 bei seinem letzten planmäßigen Einsatz am 14. Juli 2010 in der Rheinstraße
ALLE AUFNAHMEN: STEFAN RITTERS

Einst Krefelds ganzer

Vor 40 Jahren: Neue GT 8

So vergeht der Ruhm der Welt: Vor 40 Jahren waren die neuen GT 8 der Stolz der Krefelder Verkehrsbetriebe, im Jahre 2012 wurden die Fahrzeuge, die nicht mehr verkauft werden konnten, verschrottet

Im Jahre 1976 erhielten die Krefelder Verkehrsbetriebe sechs neue GT 8 von DÜWAG, und im gleichen Jahr begann der Umbau von GT 6 zu GT 8, der sich bis 1978 hinzog. Nach 34 Dienstjahren war 2010 Schluss mit den Klassikern, deren Verschrottung dann im folgenden Jahr begann.

Mit den Originalwagen 825–830 sowie den Umbau-Fahrzeugen 809–824 verfügte Krefeld über insgesamt 22 GT 8, deren letzte Exemplare bis Mitte Juli 2010 planmäßig eingesetzt wurden. Am 29. August 2010 schließlich ging Wagen 812 auf Abschiedsfahrt, um unverhofft noch einmal zu Liniendienst-Ehren zu kommen: Wegen eines Verkehrsunfalls in Krefeld-Linn fuhr der festlich geschmückte 812 noch auf der Linie 044 nach Hüls und zurück zur Rheinstraße, da er als letzter Wagen die Unfallstelle passiert hatte und von der Leitstelle in den Liniendienst beordert wurde.

Verkauft oder verschottet

Gut ein Jahr später sah das dann ganz anders aus: Neue, ab 2009 gelieferte Flexity Outlook von Bombardier hatten die alten DÜWAGs überflüssig werden lassen. Von den 19 seinerzeit noch vorhandenen GT 8 konnten zehn Exemplare ins polnische Graudenz verkauft werden, ein Wagen fand einen privaten





An der Haltestelle Rheinstraße wartet der Wagen im Juli 2010 bei eine seiner letzten Einsätze auf Fahrgäste, die mit ihm in Richtung St. Tönis fahren wollen



Bei der Abschiedsfahrt für die GT 8 am 29. August kam es am Rheinhafen auch zu dieser Begegnung mit einem neuen Flexity Outlook

Stolz



Auch Wagen 814 mischte bis zum Schluss mit, hier im Juli 2010 zur „blauen Stunde" in Fischeln

Abnehmer. Für die verbliebenen acht Stück sucht man anschließend vergeblich Käufer in Rumänien und Bulgarien, die bereit sein sollten, gute 15.000 Euro pro Exemplar zu zahlen. Nachdem sich alle Verkaufsbemühungen, unter anderem durch die Insolvenz eines Zwischenhändlers, zerschlagen hatten, entschlossen sich die Städtischen Werke Krefeld, die GT 8 zu verschrotten. Die zuvor im Betriebshof gesammelten Fahrzeuge wurden Stück für Stück per Tieflader zum Schrottplatz gefahren, wo sie von Baggern mit hydraulischen Greifern solange zerkleinert wurden, bis ihre Einzelteile in große Schrottmulden passten. STEFAN RITTERS/SM



„Anni Aqua" 822 auf dem Schrottplatz offenbart ungewohnte Blicke unter das Fahrzeug



Dieses Bild ist nicht gedreht: Die Position der Halteschlaufen verdeutlicht, dass das Fahrzeug auf der Seite liegt





Unnachgiebig frisst sich der Greifer in den Wagenkasten des 815 und reisst das Dach heraus – die leichte Bauweise der Triebwagen vereinfachte die Verschrottungsarbeiten erheblich



„Geborgenheit und Pflege im Alter": Wagen 817 wird sein „Leben" bald hinter sich haben, hier wird ein Teil von ihm mittels Tieflader zum Schrottplatz transportiert



Vor ihrer endgültigen Zerstörung wurden die Wagenteile der Krefelder GT 8 einfach übereinander gestapelt



Hier wird nie wieder ein Fahrer sitzen: Blick aus einem GT8 auf einen ebenfalls schon ordentlich demolierten Artgenossen



Spektakulär: Einsatz auf der Rundlinie des Freiluftmuseums Arnheim im Sommer 2013: Hier gibt es noch erheblich mehr zu entdecken
ALLE BILDER ANDREAS MAUSOLF

Von Rotterdam nach Bremen und zurück

Vor 70 Jahren: Wieder in die Heimat ■ Vor 70 Jahren gingen im Zweiten Weltkrieg von Deutschland „requirierte" Trambahnwagen zurück an ihre rechtmäßigen Eigentümer in den Niederlanden, wo viele von Ihnen erhalten geblieben sind

Ein Jahrestag lenkt den Blick zurück in düstere Zeiten: Für eine schönfärberisch „Holland-Aktion" genannte Maßnahme hatte man Bremen als eine Art Verteilzentrum ausgewählt. Zahlreiche Trambahnen aus den Niederlanden wurden im Winter 1944/45 an die Weser gebracht, von wo aus sie auf andere Städte weiterverteilt, aber hier auch direkt eingesetzt wurden. Allein Rotterdam hatte weit über 60 Trieb- und Beiwagen abzuliefern, wovon in Bremen mit 31 Trieb- und 12 Beiwagen die meisten liefen. Eingesetzt waren sie hier nur drei Monate – von Ende Januar bis zum 22. April 1945. Für andere Städte gelten andere Zeiträume.

Rückgabe nach Kriegsende

Zurückgegeben wurden die Fahrzeuge im Wesentlichen bis Ende 1946. Sie befanden sich teils in beklagenswertem Zustand, teils waren – meistens notdürftig – Reparaturen durchgeführt worden. Wir erinnern einmal nicht mit der Widergabe von Bildern, die bereits dutzendfach reproduziert und – oft aus Zusammenhängen gelöst – gezeigt wurden. Eine Rückschau ganz eindringlicher Art auf die inzwischen über siebzig Jahre zurückliegenden Ereignisse ergab sich vor fast zwanzig Jahren für eine Reisegruppe aus Bremen anlässlich eines Rotterdam-Besuchs.

Begegnung mit der Vergangenheit

Recherchen für einen Artikel waren vor Beginn einer Reise nach Belgien, die aus bestimmten Gründen über Rotterdam führen

sollte, gerade beendet. Zumindest am Schreibtisch, in Quellen und Gesprächen hatten die Nachforschungen bereits an diesen Ort geführt. Es ging um einen der vielen dunklen Aspekte einer sehr dunklen Zeit deutscher Geschichte: Auswirkungen des als „Reichsleistungsgesetz“ (RLG) bezeichneten Unrechtgesetzes von 1939 galt es zu beleuchten, das die Nationalsozialisten erlassen hatten, um zunehmende Engpässe im Verkehrswesen zu beseitigen. Plötzlich waren wir angekommen in jener Stadt, die damals viele Trambahnwagen hergeben musste. Ein bereits bei den Recherchen verspürtes, bedrückendes Gefühl verdichtete sich. Die vergangenen Tage waren durch Gespräche mit Zeitzeugen in Bremen und anderswo geprägt gewesen. Einige wollten sich schließlich doch nicht erinnern, andere ließen sich zögernd auf Gespräche ein. Berührende Erinnerungen, zum Teil fast in Vergessenheit geraten, gelangten an das Tageslicht. Und nun schlendert man durch die Stadt, aus der jene Wagen abgezogen worden waren, die am 22. April 1945 als letzte Fahrzeuge überhaupt vor der Kapitulation in Bremen noch verkehrten: Selbst „die Gnade der späten Geburt“ ließ diesen Besuch nicht zur normalen Städtetour werden. Und doch war man bemüht, diese Gedanken nicht zur bestimmenden Größe des Tages heranwachsen zu lassen. Wir wollten auf der Durchreise die günstige Gelegenheit wahrnehmen, die Kubushäuser anzuschauen und endlich den Hafen mit seinen gewaltigen Dimensionen zu durchqueren. Nach einer längeren Fahrt in einem Duewag-Triebwagen auf der Linie 5 war eine Kaffeepause an der Endstelle angesagt.



Mit DÜWAG-Triebwagen 1615, der seit 2005 in der ostrumänischen Hafenstadt Braila im Einsatz steht – war die Bremer Reisegruppe im März 1997 auf der Linie 5 unterwegs



Triebwagen 565 aus dem Baujahr 1931 als Fahrschule an der Endstelle der Linie 5. Diese Vierachser standen bis zum Ende der 60er Jahre im regulären Einsatz

Der Vierachser 565

Eine merkwürdige, nahezu befremdliche Situation entstand, als das Kurvenkreischen eines Oldtimers deutlich vernehmbar wurde und näher kam. Ein Triebwagen jenes Typs, der seinerzeit nach Bremen verschleppt worden war, bog in die zur Endstelle führende Straße ein und zog all die noch unterschwellig lastenden Recherche-Ergebnisse der vergangenen Tage wieder hervor. Er verhalf uns zu einer unerwarteten Viertelstunde „Geschichte zum Anfassen“! Als sich die Türen öffneten und wir feststellten, dass außer dem Fahrpersonal keine Fahrgäste im Wagen waren, wurde klar: Es war eine Fahrschule! Wir wurden eingeladen, das gediegene Interieur des Wagens von Innen anzuschauen. Der deutlich ältere der beiden Fahrlehrer erklärte einige technische Besonderheiten und sprach, nachdem er unser schlechtes Niederländisch bemerkt hatte, – deutsch! „Aus Bremen kommen Sie…,“ bemerkte er fast ein wenig ungläubig, als wir uns vorstellten. Ein Blick zu seinen Kollegen und Kolleginnen verriet ihm, dass diese nichts Besonderes mit dieser Stadt verbanden und die gemeinsame und doch so gegensätzliche Geschichte wohl nicht einmal erahnten. Der ältere Fahrmeister erwähnte mit keinem Wort jene Vergangenheit, aber es schien uns offenkundig, dass da etwas in seinen Gedanken erneut aufgetaucht war. Ein zufälliges Zusammentreffen hatte uns alle mit weit zurückliegenden Ereignissen konfrontiert und sehr nachdenklich werden lassen. Der Wagen verschwand nach unserem kurzen Gespräch schließlich wieder um die Kurve – die Gedanken an die Zeit vor über siebzig Jahren verschwanden so schnell nicht…

Triebwagen 565

Typ	Vierachser, Serie 401-570
Hersteller	Beijnes, Haarlem
Baujahr	1931
Leistung	4x44 kW

Geschichte erleben

Die eleganten Vierachser von 1931 sind in zahlreichen Exemplaren erhalten geblieben. Wer diesen Fahrzeugtyp selbst erleben möchte, hat an verschiedenen Stellen in der Saison dazu Gelegenheit. Neben Stadtrundfahrt-Angeboten in Rotterdam mit der Linie 10 können Exemplare dieses Typs auch bei der Elektrischen Museumstram in Amsterdam und im Arnheimer Freiluftmuseum angetroffen werden. Die jeweiligen Internetpräsentationen geben über die erforderlichen Details Auskunft. Es sind dies für Rotterdam www.stichtingromeo.nl, für Amsterdam www.museumtramlijn.org und für Arnheim www.openluchtmuseum.nl

Andreas Mausolf



Einst & Jetzt

Sowohl die DÜWAG-GT 8 als auch die braun-beige Farbgebung waren über Jahrzehnte charakteristisch für die Dortmunder Straßenbahn. So war es auch nichts Außergewöhnliches, als sich am 21. Oktober 1986 der Tw 26 auf der Linie 403 am S-Bahnhof Dortmund-Marten Süd kurz nach Verlassen der Endstelle am Westfälischen Schulmuseum auf seinen Weg quer durch die Stadt nach Brackel machte. Kurze eingleise Abschnitte wie in der Martener Straße gab es in Dortmund ebenfalls häufiger.

Knapp 30 Jahre später zeigt sich die Szenerie erstaunlich wenig verändert. Aus der 403 ist nun die U 44 geworden, die in der Innenstadt im U-Bahn-Tunnel verschwindet und nun an der Westfalenhütte endet. Der Wagen 9 strahlt in den Betriebsfarben rot und weiß und ist einer von 47 niederflurigen Flexity-NGT8, die ab 2007 den Betrieb auf den Linien U 43 und U 44 übernommen haben. Eingleisig ist der Abschnitt weiterhin, auch die Bebauung ist nahezu unverändert geblieben; lediglich die Bäume links haben die Zeit wohl nicht überdauert. Dafür aber die Tankstelle, die gar noch denselben Betreiber aufweist. Die Benzinpreise allerdings, die 1986 noch im Pfennig-Bereich gelegen haben, sind nicht mehr die gleichen…

Fotos und Text:
Michael Beitelsmann


403
Brackel
26
TEBA



Altes Fachwerk, romantische Tram

Erinnerungen an die Straßenbahn in Celle ■ Vor 60 Jahren fuhr die Celler Straßenbahn zum letzten Mal. Damit verschwand ein ein weiterer Straßenbahnbetrieb in Deutschland. Bis zum Jahre 1956 verkehrten dort nur kleine Zweiachser, die sämtlich aus der Vorkriegszeit stammten



Eng ging es zu in der Altstadt von Celle: Mit Girlanden geschmückt ist der Triebwagen 8 am letzten Betriebstag unterwegs JÖRG ZIMMER



In der hinteren Halle stehen in der Mitte Triebwagen 6 aus der Ursprungsserie, rechts der jüngste Tw 8 und links der aus Karlsruhe übernommene Tw 9 TH. ALT, SLG. JÖRG ZIMMER (2)

Tw 4 und Tw 8 im August 1954 am Markt; Beiwagen gab es in Celle nicht ...



Bis zum Zweiten Weltkrieg schlängelten sich in vielen deutschen Städten Trams durch schmale Fachwerkgassen, bogen in engen Kurven um die Hausecken stolzer Bürgerhäuser, begegneten sich auf zentralen Marktplätzen und tauschten dort manchmal, wie etwa in Minden, ihre Beiwagen aus. Nicht nur in Kleinstädten war das so, auch in großen Städten waren die Stadtkerne mit ihrem historischen Flair erhalten geblieben, erschlossen fast ausschließlich mit der Straßenbahn. Braunschweig etwa war die größte deutsche Fachwerkstadt, in Osnabrück gab es 1.500 Fachwerkhäuser.

Verändertes Nachkriegs-Deutschland

1945 war es mit der Herrlichkeit vorbei: Vielfach waren die Innenstädte in Schutt und Asche gesunken und mit ihnen die romantischen Straßenbahnen. Sie wurden im einst mittelalterlichen Hildesheim oder in Landshut nicht mehr in Betrieb genommen, andere Bahnen hatten zwar überlebt, verkehrten jetzt aber auf breiten Straßen durch wieder aufgebaute völlig veränderte Stadtviertel. Manche alten Städte waren erhalten geblieben und in ihnen die kleinen Trams: In Mühlhausen, Eisenach, Reutlingen und Regensburg zum Beispiel, um nur einige zu nennen, und auch in Celle. Aber diese Kleinbetriebe mit ihrem alten Wagenpark hatten in der Nachkriegszeit oft keine Chance mehr.

In der Bundesrepublik wurden sie Opfer der Planungen für die autogerechte Stadt oder waren ein Hindernis in den neu entstehenden Fußgängerzonen. In der DDR verfielen die alten Städte und die Straßenbahnen fuhren auf Verschleiß. Lediglich moderne Plattensiedlungen wurden durch neue Strecken erschlossen. Auch die Celler Straßenbahn erlitt 1956 dieses Schicksal – man brauchte oder wollte sie nicht mehr. Anfang des 20. Jahrhunderts war die Stadt am Rande der Südheide ein wichtiger Eisenbahnknotenpunkt mit Verbindungen in vier Richtungen, später kamen vier weitere Strecken hinzu, heute sind es noch fünf. Aber wie so oft lag der Bahnhof weit außerhalb der Stadt, deshalb war eine Verbindung zur Innenstadt dringend erforderlich. Sieben Jahre lang verkehrte ein Pferdeomnibus, der den Erfordernissen aber immer weniger genügte. Die einzige, wenn auch teure, Lösung war der Bau einer elektrischen Straßenbahn.

Kleines Netz seit 1907

Geplant und ausgeführt wurde schließlich ein kleines Netz von zwei Linien. Ab 1907

Nicht ganz ausgenutzt wurde diese Zwölf-Fahrten-Karte der Straßenbahn Celle


1 2 3 4 5 6
Celler Straßenbahn Gesellschaft mit beschränkter Haftung
Preis: 1 Reichsmark № 43816
Gültig für
12 Straßenbahnfahrten
Bei Antritt der Fahrt ist diese Karte ohne Aufforderung dem Wagenführer oder der Schaffnerin zur Entwertung zu übergeben und unseren Kontrollbeamten auf Wunsch vorzuzeigen
7 8 9 10 11 12

Billettfabrik Brend, Hamburg 23
Rückfahrschein 02795
Celle – Wietzenbruch und umgekehrt
Autobus | Straßenbahn
gültig auf allen Strecken
Fahrpreis: 30 Rpfg.
Nur am Lösungstage gültig
E
Celler Straßenbahn G. m. b. H.

Für 30 Reichs-Pfennige konnte man einst im Bus von Wietzenbruch nach Celle fahren, um dort in die Straßenbahn umzusteigen



Diese colorierte Postkarte zeigt einen Triebwagen auf der Bahnhofsstraße

fuhr die Rote Linie vom Berggarten über den Markt, am Bahnhof vorbei bis zur Neustädter Straße und die Grüne vom Bahnhof über den Markt zum Kreis. Depot und Werkstatt befanden sich am Berggarten. Aus Platzgründen gab es zwei dreigleisige hintereinander angelegte Hallen, die Einfahrt in die hintere erfolgte über eine sehr kleine Drehscheibe mit drei Metern Durchmesser, die die Wagen nur knapp aufnehmen konnte. Damit war das Gesamtnetz schon fast ausgebaut, es folgten nur noch drei kurze Ergänzungen: 1913 zum Neustädter Holz, 1924 zum Stadtfriedhof und 1928 zur Blumläger Kirche. Zur Betriebseröffnung standen die Tw 1–3, von Busch 1907 gebaut, zur Verfügung, die gleichartigen Tw 4–5 kamen 1908 hinzu, Tw 6 im Jahre 1910. Sie hatten, wie damals in vielen Städten üblich, offene Plattformen, die später verglast wurden. Mit diesen sechs Triebwagen – Beiwagen gab es nie – bewältigte die Celler Straßenbahn den Verkehr in den Vorkriegs- und den schwierigen Kriegs- , Nachkriegs- und Inflationsjahren. Erst 1926 konnte man sich mit Tw 7 der Firma Fuchs einen weiteren größeren Triebwagen leisten, ihm folgte 1929 Tw 8 von Heine&Holländer. Als die Stadt Karlsruhe 1938 einen Teil ihres meterspurigen Wagenparkes verkaufte, beschaffte die Celler Straßenbahn zwei schon 26 Jahre alte aus ehemaligen Beiwagen umgebaute Triebwagen und reihte sie als Tw 9 und Tw 10 ein (vgl. Artikel in SM 2/2015). Tw 10 blieb

Der Marktplatz in Celle mit einer Tram zur Zwischenkriegszeit

K 25

Maßstab 1 : 25 000

0 500 1000 m

Straßenbahn

Eisenbahn

n. Uelzen

n. Beedenbostel u. Soltau

Friedhof

Depot Berggarten

Lüneburger Straße

Aller

Schuhstr.

Markt

Im Kreise

Gr. Plan

NEUSTADT

Bhf.

Bahnhofstraße

ALTSTADT

Blumlage

Neustädter Holz

Blumlage

Fuhse

Blumläger Kirche

n. Hannover u. Lehrte

Das Streckennetz der Celler Straßenbahn mit der kurzlebigen Strecke zum Friedhof

SLG. SIGURD HILKENBACH (6)

Diese Aufnahme zeigt die zweite, 1926 errichtete Wagenhalle mit gleich fünf Triebwagen



Der kleine Triebwagen Nr. 1 unterquert die Eisenbahnstrecke Hannover – Hamburg



Das Befahren der kleinen Drehscheibe bedeutete für den aus Karlsruher stammenden Triebwagen 9 Zentimeterarbeit

TH. ALT, SLG. JÖRG ZIMMER (2)

Wagenpark

Nr.	Baujahr	Hersteller	Ausmusterung
1-3	1907	Busch/Sachsenwerk	2=1954, 1,3=1965
4,5	1908	Busch/Sachsenwerk	1956
6	1910	Bergmann	1956
7	1926	Fuchs/Sachsenwerk	1956
8	1929	Heine&Holländer/Sachsenw.	1956
9,10	1912	Rastatt/AEG	9=1956, 10=1943 nach Küstrin



nur fünf Jahre in Celle, wurde 1943 nach Küstrin abgegeben und dort im Krieg zerstört. 1954 kam Tw 2 als erster zur Verschrottung, 1956 als zweiter Tw 6, die übrigen nach der Stilllegung.

Größte Ausdehnung 6,2 Kilometer

Nur fünf Jahre lang hatte die Celler Straßenbahn ihre größte Ausdehnung von 6,2 Kilometern. Schon 1933 wurde die eher wenig nachgefragte Strecke zum Stadtfriedhof eingestellt, 1954 Linie 2 vom Markt zur Blumläger Kirche und Linie 1 zum Berggarten; dieser Abschnitt blieb nur noch als Depotzufahrt erhalten. Ab 1955 fuhr keine Tram mehr zum Neustädter Holz, dann pendelte die Straßenbahn ein weiteres Jahr auf der kurzen Strecke zwischen Bahnhof und Markt, für die zwei

Hochbetrieb in der romantischen Celler Innenstadt an einem Markttag mit den Triebwagen 3 und 6 SLG. SIGURD HILKENBACH (3)

Zugkreuzung am Unionsplatz, der zum Zeitpunkt der Aufnahme Adolf-Hilter-Platz hieß

Viel Fahrzeugwerbung in den frühen 1950er-Jahren: Der VW Käfer fährt für Erdal-Schuhcreme Reklame, der Triebwagen animiert zum Kauf von Perwoll, dem Genuss von Norwin-Alkoholika und weist auf ein Celler Fachgeschäft hin SLG. SIGURD HILKENBACH (6)

Begegnung der Triebwagen 7 und 8 in der Ausweiche Celle-Blumlage in der frühen Nachkriegszeit

Schriftverkehr damals

Auszug aus einem Brief der Celler Straßenbahn an den Magistrat vom 4. Januar 1926:

Wir teilen hierdurch mit, dass wir im letzten Vierteljahr 1925 folgende Betriebsstörungen bzw. Unfälle in unserem Betrieb hatten:

...15. Oktober: Unser Motorwagen Nr. 6, Führer Severloh, hatte an der Breiten- und Bahnhofsstrasse einen Zusammenstoss mit der städtischen Bulldogge.


Celler Straßenbahn-Gesellschaft m. b. H.
Frauen-Fahrschein
Nicht übertragbar!
9
Rückseite beachten!

Für Betriebsangehörige: Frauen-Fahrschein

Triebwagen im 7 ½-Minuten-Takt ausreichten. Unter großer Anteilnahme der Bevölkerung fuhren die kleinen alten Triebwagen am 2. Juni 1956 zum letzten mal, dann war die Straßenbahn Geschichte. Blaue Trams inmitten der Celler Altstadt mit ihren über 500 restaurierten Fachwerkhäusern – nach 60 Jahren ein Traum oder eine nostalgische Erinnerung. Ob sich im 21.Jahrhundert alle in Deutschland noch verkehrenden kleinen Straßenbahnen halten können oder ob sie in Halberstadt, Görlitz und anderen Städten dasselbe Schicksal erleiden werden wie die Celler Straßenbahn vor 60 Jahren? JÖRG ZIMMER



Das Neustädter Holz war Endstation für beide Linien. Die Aufnahme entstand nach 1949, denn in diesem Jahr kam das Waschmittel Perwoll auf den Markt

Am letzten Betriebstag, dem 2. Juni 1956 pendelten die beiden Triebwagen 7 und 8 auf der Reststrecke zwischen dem Bahnhof und dem Markt und kreuzten am Thaerplatz JÖRG ZIMMER



Großer Andrang am Markt am letzten Betriebstag mit Tw 8, zum Abschied durfte die Straßenbahn kostenlos benutzt werden JÖRG ZIMMER



Auch die Triebwagen aus dem Anfangsbestand, eine Betriebsnummer ist nicht erkennbar, wurden in den 1950er-Jahren zu Werbeträgern





Tram-Odyssee in Norddeutschland

Museumsstücke auf Wanderschaft ■ 1976 befanden sich einige alte Straßenbahnfahrzeuge verschiedener Betriebe auf dem Bahnhofsgelände von Wakendorf-Götzberg. Was brachte die Wagen in diesen entlegenen Ort im südlichen Schleswig-Holstein?

Diese Geschichte hat zwei Stränge. Der eine beginnt 1907. In diesem Jahr eröffnete die Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn (EBOE, später nur EBO) den Streckenabschnitt zwischen Barmstedt und Bad Oldesloe („Bad" eigentlich erst ab 1910). Im Bahnhof von Wakendorf-Götzberg entstand eine Lokstation mit Werkstatt. Der Doppelname der Station stammt von den Orten Wakendorf II und Götzberg, denen der Bahnhof diente.

Platz in stillgelegtem Bahnhof

Der Personenverkehr auf diesem östlichen Streckenteil war schon immer recht schwach, weshalb die EBOE bereits in den 1930er-Jahren Dieseltriebwagen beschaffte. Im Güterverkehr war die Bahn bis in die 1960er-Jahre gut beschäftigt; im Durchgangsverkehr liefen lange Güterzüge mit Kunstdünger aus der Chemieindustrie bei Brunsbüttel in Richtung Lübeck und weiter in die DDR, in der Gegenrichtung kamen Braunkohlenbriketts in ebenfalls gut ausgelasteten Zügen. Nach dem Ende dieser Durchgangsverkehre war der größte Teil der insgesamt 52 Kilometer langen Strecke nicht mehr zu halten, zumal der Oberbau ziemlich verschlissen war. 1973 fuhr der letzte Zug zwischen Ulzburg und Bad Oldesloe, lediglich zwischen Bad Oldesloe und Blumendorf liegt noch ein Gleis, das als Industriestammgleis genutzt wird.

Verkehrsfreunde auf Standortsuche

Der zweite Strang der Geschichte beginnt in Hamburg. Seit Beginn der 1950er-Jahre waren dort „Hamburger Verkehrsamateure" (HVA) als loser Zusammenschluss von Schienenverkehrsfreunden unterwegs. Seit 1958 gab es den „Kleinbahn-Verein Wohlsdorf". 1968 traten die Verkehrsamateure dem Kleinbahn-Verein bei und gründeten damit den „Verein Verkehrsamateure und Museumsbahn" (VVM). Nach und nach erwarb der Verein Fahrzeuge, die kurz vor der Ver-



OBEN **„Ich bin ein Berliner"– mit Zielfilm und Liniennummer rücken die beiden Straßenbahnwagen der Spreemetropole im Oktober 1974 zur „nicht offiziellen Probefahrt" in Hamburg aus. Straßenbahnfreunde haben die Fahrt organisiert** CLAUS-JÜRGEN WINCKE/VVM

schrottung standen, darunter auch Straßenbahnwagen aus Hamburg, Berlin und von anderen norddeutschen Betrieben. Diese Wagen konnten zunächst in den Betriebshöfen der Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft (HHA) verbleiben. Allerdings wurden diese mit der Reduzierung des Netzes immer weniger, was häufige Umzüge zur Folge hatte. Zudem wurde das Verhältnis zwischen VVM und HHA nachhaltig dadurch gestört, dass sich Mitglieder des VVM 1974 öffentlich gegen die Stilllegung der Hamburger Straßenbahn wandten. Es musste also eine endgültige Lösung her, die für die Eisenbahnfahrzeuge 1971 in Aumühle bereits gefunden war.



Ein Hamburger Beiwagen auf dem Freigelände in Wakendorf-Götzberg



Der ÜSTRA-Triebwagen 262 aus Hannover begegnet in Wakendorf-Götzberg unter anderem dem Hamburger Streudienstwagen 4993 JÖRN SCHRAMM (4)



OBEN **Der Berliner Triebwagen 3487 aus dem Jahre 1927 streckt in Wakendorf-Götzberg**



LINKS **Ein Hamburger Schmuckstück, der Wagen 310 mit dem Baujahr 1902, wartet unter freiem Himmel auf ein besseres Schicksal**

Arne Oellermann war so geistesgegenwärtig, aus dem fahrenden VVM-Museumszug die Abladung eines Straßenbahnwagens am Schönberger Strand mit der Kamera festzuhalten



Der Hamburger V7-Wagen 3361 hat hier inzwischen „heimisches Gleis“ erreicht. Die Funktion des Manes auf dem Dach des Triebwagens konnte nicht ermittelt werden ARNE OELLERMANN (2)

Verein Verkehrsamateure und Museumsbahn

Der VVM betreibt neben dem Nahverkehrsmuseum „Kleinbahnhof Wohlsdorf" und dem Eisenbahnmuseum „Lokschuppen Aumühle" auch die Museumsbahnen am Schönberger Strand. Während die historischen Eisenbahnfahrzeuge auf der vier Kilometer langen Strecke zwischen Schönberg und Schönberger Strand fahren, rollen die Straßenbahnen auf rund 1,2 Kilometern Strecke, wobei sowohl 1.100-mm- als auch 1.435-mm-Gleise verlegt sind. Gefahren wird mit Fahrzeugen vor allem norddeutscher Betriebe an jedem Wochenende von Pfingsten bis Mitte September. Weiterreichende Infos: www.vvm-museumsbahn.de



Berlin-Hamburger Begegnung im Betriebshof Bahrenfeld BRUNO BARESCH/VVM (3)

Die Straßenbahnfahrzeuge waren bereits in Hamburg mehrmals in andere Betriebshöfe umgezogen. Von Bahrenfeld nach Krohnskamp, dann nach Altona und Langenfelde und schließlich wieder nach Bahrenfeld. Mit der bevor stehenden Einstellung der Linie 11 kam 1975 die Aufforderung der HHA, den Betriebshof Bahrenfeld zu räumen.

Der erste Umzug

Hier verbinden sich nun die beiden Stränge der Geschichte. Es gelang dem Verein, den Lokschuppen und einen Teil des Geländes in Wakendorf anzumieten. Weiter gehende Pläne, die (zumindest mit Worten) auch von der Landesregierung in Schleswig-Holstein unterstützt wurden, sahen einen musealen Straßenbahnbetrieb von dort nach Ulzburg oder Bad Oldesloe vor. Am 7. Mai 1975 begann der Umzug der Fahrzeuge aus Bahrenfeld nach Wakendorf. Einige der Fahrzeuge fanden in den Lokschuppen Platz, andere aber mussten im Freigelände abgestellt werden.





Der Hamburger Wagen 656, hier untergestellt in Bahrenfeld, stammt aus dem Jahre 1894



„Viel jünger" ist Wagen 2734 aus dem Jahre 1926, ebenfalls in Bahrenfeld

Endstation Schönberg

Es stellte sich allerdings bald heraus, dass die notwendigen Investitionen in den Standort Wakendorf den Verein überforderten. Inzwischen hatte sich aber mit dem Abschnitt Schönberg – Schönberger Strand der Kiel-Schönberger Eisenbahn eine neue Möglichkeit ergeben; 1976 wurde dort ein historischer Eisenbahnverkehr ins Leben gerufen, der bis heute besteht. Da sich die Pläne um Wakendorf nicht realisieren ließen, beschloss der Verein, auch die Straßenbahnwagen nach Schönberg zu bringen. Und so gingen ab Mai 1977 die alten Trams erneut auf eine Reise, diesmal wohl auf ihre hoffentlich letzte. Der Rest der Geschichte ist bekannt: SM 5/2015 berichtete über den Museumsbetrieb am Schönberger Strand. JÖRN SCHRAMM



Rangierbetrieb in Bahrenfeld am 9. November 1974 mit Wagen 2734 CLAUS-JÜRGEN WINCKE/VVM



Als Imbiss dient der Berliner Rekowagen 4516 in der Berliner Wilhelminenstraße. Links ist ein Teil des historischen und restaurierten Industriekomplexes der Spreehöfe zu sehen CHRISTIAN MUCH

Guten Appetit!

Die Weiterverwendung von Straßenbahnfahrzeugen nach ihrem Ausscheiden aus dem aktiven Dienst ist vielfältig – in Berlin dient ein im Jahre 1995 abgestellter Rekowagen seit mehr als einem Jahrzehnt als Imbissbude vor einem sehenswert restaurierten Industriekomplex

Berlin-Schöneweide war einst eines der größten Industriezentren Europas. Viele Gebäude vom Anfang des 19. Jahrhunderts sind auch heute noch vorhanden, werden jedoch inzwischen anderweitig genutzt. Einer der heute denkmalgerecht restaurierten und als Erlebnisfabrik genutzten Gebäudekomplexe sind die Spreehöfe. Dabei handelt es sich um eine Reihe von Gebäuden der Allgemeinen Deutschen Metallwerke Oberschöneweide (ADMOS) und der Lampenfabrik R. Frister. Als Imbiss und Werbeträger für den Komplex dient seit 2004 der ehemalige Berliner Arbeitstriebwagen 4516. Der Straßenbahnwagen selbst hat eine lange Geschichte. Im Rahmen eines DDR-weit angelegten Rekonstruktionsprogramms wurden in den Jahren 1959 bis 1970 hunderte Vorkriegsfahrzeuge zu Rekowagen umgebaut. Die Fahrzeuge erhielten einheitliche neue Wagenkästen, Innenausstattungen und elektrische Ausrüstungen. Der vorgestellte Wagen entstand 1964 und lief fortan als Einrichtungswagen 5044 (Typ TE64) im Personenverkehr in Ost-Berlin. Die Berliner Verkehrsbetriebe gaben ihm 1971 die EDV-gerechte neue Wagennummer 217244-7. Nachdem 1977 die Serienlieferung von Tatra-KT4D in Berlin begann, war es möglich die zur HU anstehenden Rekowagen vereinzelt außer Betrieb zu nehmen und zu universell einsetzbaren Arbeitswagen umzubauen. So erging es 1981 auch dem Tw 217244-7, der nach dem Umbau die Wagennummer 721061-8 trug. Zum Einsatz kamen die Fahrzeuge sowohl im innerbetrieblichen Verkehr als auch im Güterverkehr mit angehängten Loren.

Nach der Aufgabe des Straßenbahngüter- und Rückgang des internen Werksverkehrs sahen die BVG keine Verwendung mehr für den seit 1992 als 4516 bezeichneten Wagen. So wurde er 1995 abgestellt. 2004 wurde der Wagen schließlich verkauft und steht seitdem an den Spreehöfen in der Wilhelminenhofstraße. Das Erscheinungsbild entspricht dem letzten Einsatzzustand. CHRISTIAN MUCH

Von den Anfängen der »Elektrischen« bis heute

Sutton Verlag GmbH, Hochheimer Str. 59, 99094 Erfurt

NEU!



Seit 1897 fährt die Straßenbahn durch Brandenburg an der Havel und ist seither auch nicht aus dem Stadtbild wegzudenken. Über 160 eindrucksvolle Fotografien dokumentieren die Zeit der Pferdebahn, die Anfänge nach der Umstellung auf elektrischen Betrieb ab 1910, die Probleme während und nach den großen Kriegen sowie der DDR-Zeit. Der Erfolgsautor Hans-Georg Kohnke sowie der Straßenbahnexperte Jörg Schulze öffnen erstmals ihre Archive.

128 Seiten · ca. 160 Abb.
17,0 x 24,0 cm
€ [A] 20,60 · sFr. 26,90

€ 19,99

ISBN 978-3-95400-651-9



144 Seiten · ca. 240 Abb.
16,5 x 23,5 cm
€ [A] 19,50 · sFr. 25,50

€ 18,95

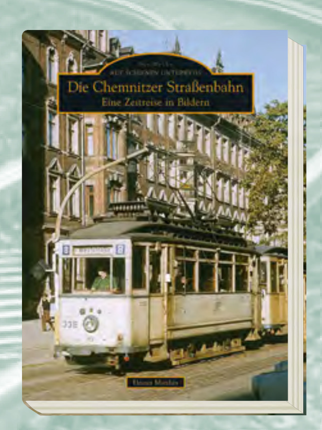
ISBN 978-3-95400-282-5



128 Seiten · ca. 200 Abb.
17,0 x 24,0 cm
€ [A] 20,60 · sFr. 26,90

€ 19,99

ISBN 978-3-95400-361-7



128 Seiten · ca. 200 Abb.
16,5 x 23,5 cm
€ [A] 19,50 · sFr. 25,50

€ 18,95

ISBN 978-3-86680-802-7



144 Seiten · ca. 250 Abb.
16,5 x 23,5 cm
€ [A] 19,60 · sFr. 25,5 0

€ 18,99

ISBN 978-3-86680-250-6

Bestellen Sie diese und viele weitere Titel unter www.suttonverlag.de

Geschichten vor Ort

SUTTON

Autoren gesucht!

Ihre Leidenschaft ist der städtische Nahverkehr und Sie sind Kenner »Ihrer« Strassenbahn?

Mehr auf
www.suttonverlag.de/
wir-suchen-autoren.html
lektorat@suttonverlag.de
Tel: 0361 - 22 16 80



Der neue NF2 zeigt sich zwischen den alten Ruhrgebietshäusern als gelb-schwarzer Farbtupfer

Hier kommt der NF2

Der Lange an der Ruhr Beim Vorbild sorgt die Fahrzeuglänge für ein großes Platzangebot, beim H0-Modell schränken Maße und Konstruktion die Einsatzmöglichkeiten aber etwas ein

Mit dem H0-Modell des NF2 der Essener Verkehrs-AG (EVAG) erweitert der wichtigste Hersteller von Modellstraßenbahnen, Leopold Halling in Wien, sein Angebot an modernen Niederflurstraßenbahnen. Beim Vorbild lieferte Hersteller Bombardier das erste Exemplar dieser Variante des Flexity Classic Ende 2014 an den Verkehrsbetrieb im Ruhrgebiet aus. Bis heute ist die Fertigung noch nicht abgeschlossen. Knapp ein Jahr nach Einsatzbeginn in Essen ist dieses Fahrzeug nun auch im Maßstab 1:87 erhältlich. Wie auch bei den anderen Essener Straßenbahnmodellen unterstützte die Verkehrshistorische Arbeitsgemeinschaft der EVAG Halling tatkräftig bei der Entwicklung des Modells. Unter der neuen Geschäftsleitung von Eigentümer Rudolf Neumann veröffentlichte Halling im Februar

Im Straßenbahndepot des Testers zeigt sich der neue NF2 in seiner ganzen Länge von imposanten 345 Millimetern GUIDO MANDORF (8), OLGA BANDELOWA (3)

2016 erstmals ein Neuheitenblatt, auf dem das Modell des NF2 vorgestellt wurde.

Beim großen Vorbild und beim Modell ist die Verwandtschaft zum Vorgängertyp NF1 nicht zu leugnen. Es handelt sich um einen dreiteiligen Gelenkwagen. Die äußeren Teile haben motorisierte Drehgestelle, das Mittelteil ruht auf zwei Laufdrehgestellen. Modellhersteller Halling setzt hier seine bewährten Komponenten ein: den typischen Kleinmotor von Mabushi mit einer kleinen Schwungscheibe sowie das Getriebedrehgestell, das über eine Schnecke angetrieben wird.

Digital nur mit Lötkolben

Beim Blick auf die Verdrahtung fällt auf, dass eine Digitalisierung von Herstellerseite leider nicht vorgesehen ist. Hier muss der Kunde selbst Hand sprich Lötkolben anlegen, den Entstörkondensator ablöten und den Decoder bzw. die Schnittstelle einlöten. Sicher ist der Anteil der Modellstraßenbahner, die den digitalen Fahrbetrieb nutzen, geringer als der der Analogfahrer, doch ist eine Digitalschnittstelle heute eigentlich als Standard anzusehen. Ein echter Oberleitungsbetrieb ist ebenfalls nicht vorgesehen. Die Stromabnahme geschieht über die äußeren vier angetriebenen Achsen, die inneren der Laufdrehgestelle werden nicht abgegriffen. Haftreifen auf einer Achse sollen die Traktion erhöhen. Eine Beleuchtung ist nicht vorhanden, die Scheinwerfer sind lediglich aufgedruckt. Wer das Modell vorbildgerecht mit Oberleitung betreiben möchte, muss beachten, dass Halling einen Einholmstromabnehmer mit schmalem Schleifstück verwendet, damit der Pantograf im abgesenkten Zustand zwischen die Dachverkleidungen passt. Dieser Abnehmer verträgt sich nicht immer mit normal gespanntem Fahrdraht.

Perfekte Bedruckung

Der Wagenkasten besteht aus transparentem Kunststoff, der von Halling deckend, staubfrei und lupenrein bedruckt wurde. Unter der Vergrößerung ist sogar der Taufname des vorliegenden Modells zu lesen. Die Bedruckung kann ohne Abstriche als perfekt bezeichnet werden. Als Zeichen der Identifikation werden im Original die Fahrzeuge auf die Namen Essener Stadtteile getauft. Das hier vorgestellte Modell trägt die Fahrzeugnummer 1612 und steht damit für den Stadtteil Altenessen. Derzeit bietet Halling alternativ noch



Wie Lüfter und Lampen ist auch der Scheibenwischer auf der gebogenen Frontscheibe nur aufgedruckt



Die Faltenbälge begrenzen das Eindrehen der Gehäuseteile und sind so für den großen Mindestradius des Modells verantwortlich

Die in Essen und Mülheim eingesetzten NF2 haben alle einen Namen erhalten. Der Tw 1612 trägt die Bezeichnung „Altenessen“

Die Wagenkastenteile sind aus transparentem Kunststoff gespritzt, der dann entsprechend lackiert wurde. Alle Türen, Fensterrahmen sowie Lüfter und Wartungsklappen wurden sauber aufgedruckt

Triebwagen 1607 an, der den Namen „Stadt Essen“ trägt. Bei der Mülheimer Verkehrsgesellschaft MVG sind baugleiche Fahrzeuge im Einsatz, die sich lediglich durch eine andere Wagennummer und Eigentümerkennzeichnung von ihren Essener Schwestern unterscheiden. So kann man auch Tw 8001 „Mülheim an der Ruhr“ und Tw 8007 „Mülheim-Styrum“ im Sortiment von Halling finden.

Als einziges Zurüstteil liegen dem Modell Außenspiegel bei, die in vorhandene Löcher gesteckt werden müssen. Weiterhin wird ein Bogen verschiedener Linienbeschilderungen mitgeliefert. Es handelt sich hierbei um eine selbstklebende Folie, aus der die entsprechenden Aufkleber noch selber auszuschneiden sind, um sie dann von innen in die Gehäuseteile zu kleben.



Zielschilder zum Ausschneiden

Um die Aufbauten abnehmen zu können, sind lediglich ein paar Schrauben im Wagenboden zu lösen. Soweit möglich, sind die Sitze im Innenraum nachgebildet.

Kurvenunwillig

Wie eingangs geschrieben, basiert wie beim Vorbild der NF2 auf der wagenbaulichen Konstruktion des Vorgängers NF1. Damit erbt das Modell auch ein großes Manko seines Vorgängers, nämlich die schlechte Kurvengängigkeit. Halling gibt einen Mindestradius von 360 Millimetern an, was im Original einem Radius von über 31 Metern entsprechen würde. Das Original hingegen ist in der Lage, einen Radius von 18 Metern (207 mm in H0) zu durchfahren.

Viele Modellstraßenbahner nutzen deutlich geringere Radien und werden womöglich das Modell im Auslieferungszustand nicht einsetzen können. Das einzige derzeit auf dem Markt erhältliche Straßenbahngleissystem vom Schweizer Lieferanten Luna hat Bögen in den Radien 204 und 250 Millimeter. Betrachtet man die Konstruktion des Modells, so erkennt man, warum keine engeren Radien möglich sind. Halling verwendet anstelle von beweglichen Faltenbälgen starre Zylinder, die mit dem Mittelteil verbunden sind. Diese begrenzen das Einknicken der Gehäuseteile, so dass keine kleineren Radien möglich sind. Abhilfe wäre möglich, wenn flexible Faltenbälge eingesetzt werden.

Es muss auch berücksichtigt werden, dass das Original auf Meterspur fährt, das vorliegende Modell jedoch lediglich in Normalspur erhältlich ist.

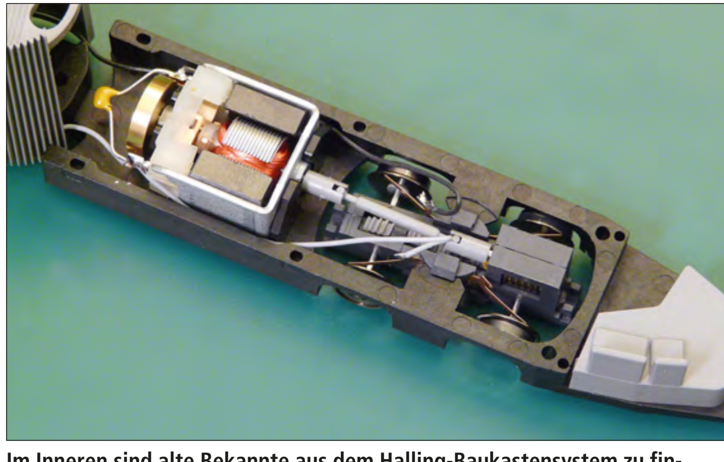


Hallings neues Straßenbahnmodell im Betriebseinsatz. Mandorfs kleine Anlagenbewohner freuen sich auf die Fahrt

Die Lackierung und Bedruckung hat bei Halling inzwischen einen sehr hohen Qualitätsstand erreicht. Störende Schatten oder Sprühnebel sind nicht zu erkennen

Meterspurfahrern ist deshalb anzuraten, sich bei Halling zu erkundigen, ob das Modell nicht auch mit solchen Achsen lieferbar wäre. Falls nicht, ist das Umspuren aber auch leicht selber möglich, da die Radscheiben dann lediglich etwas nach innen verschoben werden müssen.

Unmotorisiert kostet das Modell etwa 160 Euro. Eine Motorisierung schlägt mit rund 50 Euro zusätzlich zu Buche. Der sehr große Minimalradius lässt eine Anschaffung nur für entsprechende Gleisanlagen oder als Standmodell für die Sammelvitrine sinnvoll erscheinen. GUIDO MANDORF



Im Inneren sind alte Bekannte aus dem Halling-Baukastensystem zu finden. Die Getriebedrehgestelle arbeiten mit großer Zuverlässigkeit



Nur direkt über einen Händler in Helsinki ist das von Halling in Wien produzierte Modell der Helsinkier Arctic-Tram MLRV01 des Herstellers Transtech Oy erhältlich

Noch mehr Neuheiten



In Nürnberg vorgestellt ■ An zwei Orten zeigten die Hersteller diesmal ihre zukünftigen Produkte – manches ohne Liefertermine

Erstmals liegt der Schwerpunkt unseres zweiteiligen Neuheitenberichts in diesem Jahr ja nicht mehr bei der Spielwarenmesse, sondern auch bei der ebenfalls jährlich in Nürnberg stattfindenden Veranstaltung der deutschen Gruppe der Tramway & Light Railway Society (TLRS).

Schwebebahn soll fahren

Im ersten Teil des Neuheitenberichts haben wir bereits Bilder der Laserkarton-Standmodelle der Wuppertaler Schwebebahn von **Joswood** vorgestellt. Laut Eigentümer Jörg Schmidt ist daran gedacht, bald auch eine fahrfähige Variante herauszubringen. Auf die Möglichkeit angesprochen, in gleicher Technik auch Straßenbahnmodelle zu produzieren, zeigte sich Schmidt nicht uninteressiert. Bei **Busch** wird das Sortiment der fiktiven Stadt „Buschheide" um Fachwerkhäuser aus gelasertem Echtholz erweitert. Zuverlässig wie jedes Jahr präsentierte Fernand Vanhoey von **Ferivan** eine neue Modellvariante, diesmal einen Triebwagen vom Typ SJ. Es handelt sich um die modernisierte Version des Standard-Triebwagens Typ S der SNCV/NMVB, von denen 14 Stück ab 1979 für den Einsatz auf der Pre-Metro in Charleroi umgebaut wurden.

Wie berichtet, stellte sich **Hallings** neuer Geschäftsführer Rudolf Neumann im Rahmen des TLRS-Treffens vor. Er hatte neben den im ersten Teil des Neuheitenberichts gezeigten Modellen des Essener NF2 (siehe Seiten 74–77) und des TW 3000 aus Hannover außerdem die Helsinkier Artic-Tram im Gepäck. Das H0-Modell ist nur bei Mallikauppa in Helsinki erhältlich. Möglich wäre hier aber die Variante des kurzzeitig in Würzburg im Probeeinsatz gestandenen Wagens, da dieser hierfür extra eine abweichende Lackierung erhielt. Ein zuverlässiger Neuheitenlieferant ist auch in diesem Jahr **Harmsen-Modellbau.** Neben dem schon vorgestellten Hagener Verbandszug zeigte Johannes Keller-Harmsen auch den Triebwagen 320 dieses Betriebes, und zwar in der Lackierungsversion als Kinderbahn. In dieser Aufmachung war das Originalfahrzeug im Auftrag der Hagener Werbegemeinschaft von 1970 bis 1974 immer in der Adventszeit auf einem halbstündigen Rundkurs unterwegs. In dieser Zeit konnten die Eltern entspannt ihre Weihnachtseinkäufe tätigen, während die Kinder die Fahrt in der Bahn genossen. Das Angebot wurde übrigens so rege in Anspruch genommen, dass die Hagener Straßenbahn ab 1973 zusätzlich den Vierachser 54 entsprechend umfunktionierte. Der angekündigte Stuttgarter Gartenschau-Triebwagen sollte eigentlich schon 2015 erscheinen, der DoT4 des gleichen Betriebs ist für heuer angekündigt, während die Modelle des Münchner Großraumzuges M3/m3, des Augsburger GT5 und der

Wie der schon vorgestellte H0-Verbandszug wird auch die Hagener Kinderbahn von Harmsen-Modellbau wohl nur auf Bestellung gefertigt



VK-Modell stellte die Hamburger U-Bahn DT5 (H0) mit neuer Nummer vor

Ulmer Großraumwagen mit den Beiwagen (vormals Stuttgart Serie 1300) noch auf sich warten lassen.

Nicht in Nürnberg vertreten war Raphael Hummel von **Hustra.** Trotzdem gibt's bei diesem Kleinhersteller Neuheiten und auch Wiederauflagen bekannter Modelle aus dem Erbe der Firma Spieth. Hier ist vor allem die Stuttgarter Gleisbaulok interessant, die nachfragebedingt wieder aufgelegt wird. Auch die vierachsigen Filderbahn-Beiwagen gab es bereits im Spieth-Sortiment, vorbildgerecht basierend auf entsprechenden Bemo-Modellen ehemaliger württembergischer Staatsbahn-Schmalspurwagen. Neu angekündigt werden Modelle der Karlsruher KSW-Triebwagen und des so genannten Residenz-Beiwagens desselben Betriebes. Bereits lieferbar sind die Stuttgarter Triebwagen vom Typ 19.1 in der modernisierten Variante mit aufgesetzten Zielfilmkästen und Quersitzen. Bei ausreichender Vorbestellung wird der schon länger angekündigte „gläserne" Triebwagen 502 der Stuttgarter Straßenbahn noch in diesem Jahr ausgeliefert. Freunde der Stuttgarter Straßenbahn dürfen sich außerdem über die verbesserte Neuauflage der 1200er-Beiwagen freuen.

Der Stuttgarter Typ 19.1 von Hummel (Hustra) ist in modernisierter Ausführung mit Zielfilmkasten bereits lieferbar. Ältere Varianten wie der Museumswagen 418 (Typ 19.3) sind inzwischen ausverkauft

Lemke plant Münchner

Von **Navemo** wurden keine Neuheiten angekündigt. Wie es heißt, überlegt **Lemke/Hobbytrain**, auf dem Fahrwerk der bekannten Münchner Poststraßenbahn entsprechende Personentriebwagen zu bauen. Vorbildentsprechend kommen hier die Münchner Typen E, F, G und K in Frage. Dies ist zweifellos ein vielversprechendes Betätigungsfeld, da man von den genannten Fahrzeugen die verschiedensten Varianten bauen kann, je nach Einsatz-Epoche. Der genannte Typ E war beispielsweise von 1925/26 bis 1968/69 im Einsatz! **Viessmann** hat nach wie vor die bekannten **Kibri**-Stadthäuser im Programm. Neu ist hier das bekannte Görlitzer Eckhaus mit einer winkenden Figur im Erkerfenster, die dank des ebenfalls neuen Beleuchtungssets besonders nachts in Szene gesetzt werden kann. Das **Vollmer**-Sortiment erweitert Viessmann durch so genannte „Steinkunst"-Straßenplatten aus wetterfestem Sedimentverbundwerkstoff, der eine perfekte Steinoptik bietet. Das Material ist schneidbar und nach Erwärmen auch biegbar. Die Platten werden als Kopfsteinpflaster und Asphalt erhältlich sein, es gibt aber auch eine Mauerplatte in Rauputz-Ausführung.

So viel für dieses Jahr von den Nürnberger Neuheiten-Vorstellungen.

B. DIETRICH-VANDONINCK



Ferivan zeigte beim TLRS-Treffen den modernisierten belgischen Standardwagen Typ S als Typ SJ für den Pre-Metrobetrieb in Charleroi



Linie8 bietet eine Lore für N und Z sowie einen Z-Stromabnehmer an



Harmsen-Modellbau Ulmer H0-Garnitur aus einem Großraum-Triebwagen und zwei Ex-Stuttgarter Beiwagen vom Typ 1300 ist noch nicht lieferbar





☏ 0 89 – 13 06 99-720
0 89 – 13 06 99-700
redaktion@geramond.de
STRASSENBAHN MAGAZIN
Postfach 40 02 09 · 80702 München

Ihre Seiten: Ergänzungen, Anmerkungen, Kritik und Anregung

Zu „Die anderen P-Wagen" (SM 03/2016)

Die P1-Wagen und Schaffnerbetrieb

■ Als preußischer Liebhaber der weiß-blauen Trambahn möchte ich den Artikel um einige interessante Details ergänzen. Die beiden Tatzelwürmer des Typs P1 wurden nach Anlieferung der völlig anders gestalteten „dicken" P2 und P3-Wagen auch M-Gelenkwagen genannt. Sie wurden bereits 1962 für den Betrieb mit nur einem Schaffner, nämlich im Hinterwagen, eingerichtet. Die Straßenbahnzüge in München blieben im Beiwagen schaffnerbesetzt, die bereits vorhandenen Großraum-Triebwagen der Typen M1–M4 aber wurden zwischen November 1961 und Dezember 1963 bezüglich Türbedienung und Lautsprecher-Durchsagen auf schaffnerlosen Betrieb umgebaut. In den Jahren 1965/66 erhielten alle M-Triebwagen Entwerter. Der Vorderwagen des Tatzelwurms galt dabei als Triebwagen, so dass er – wie auch die M1–M4-Triebwagen – zunächst in den Stoßzeiten noch mit einem Schaffner besetzt wurde.

Der im Bild auf der Neuhauser Straße fahrende Gelenkwagen 101 hat noch die rot auf weiße Nummern- und Zielbeschilderung, welche die Fahrgäste auf die Einstiege an der letzten und – im Gegensatz zu allen anderen Großraumwagen – an der vorderen Tür hinwies. Die Schaffnerkanzel im Vorderwagen befand sich auf der rechten Längsseite mittig zwischen der vorderen und zweiten (Ausstiegs-)Tür, um auch vorne einen kleinen Auffangraum zu gewährleisten. Wenn der Schaffner beim Wechsel zur verkehrsschwächeren Zeit abstieg, wurde das blaue Bugschild unter der Stirnscheibe umgedreht und zeigte in weißer Schrift auf rotem Grund „Vorne Einstieg nur mit Sichtkarte". Nach der Ausrüstung mit Entwertern wurden die Schaffnerkanzeln sukzessive ausgebaut, und alle M Triebwagen führten das Bugschild „E/Triebwagen ohne Schaffner/Fahrscheinverkauf im Beiwagen", dabei galt das schwarze E auf gelbem Grund als Hinweis auf vorhandene Entwerter, die übrige Beschriftung war weiß auf rot gehalten. Daher könnte das Bild von Wagen 101 aus der Sammlung von Tramfreund Kussmagk eher aus den Jahren 1964–66 stammen. Ursprünglich war geplant, die beiden P1-Gelenkwagen auf völligen Einmannbetrieb (mit Türautomatik, die nur bezüglich der mittleren Tür bereits im Schaffnerbetrieb bestand) umzurüsten. Da man aber aufgrund der U-Bahn-Projekte Anfang der 1970er-Jahre den Beschluss fasste, den Straßenbahnbetrieb bis 1990 auslaufen zu lassen, wurde der zuletzt noch im Personenverkehr eingesetzte Gelenkwagen 102 mit dem Ende des Schaffnerbetriebes am 30. Mai 1975 abgestellt. Der Stillegungsbeschluss wurde bekanntlich auf Druck des von Dipl.Ing. Karl Klühspies geleiteten „Münchner Forums" zum Erhalt der weiß-blauen Tram, als dessen Unterstützer ich mitgewirkt habe, und durch die Wahl des tramfreundlichen Oberbürgermeisters Christian Ude 1984 gekippt.

Hanne Buhl, Berlin

Zu „Vergessene Endstellen" (SM 03/2016)

Doch noch Linienbetrieb

■ In Ihrem Artikel schreiben Sie, daß die Endstelle „Sandhof" seit der Eröffnung der Neubaustrecke am Theodor-Stern-Kai keinen Linienverkehr mehr gehabt hätte. Aus eigener Erinnerung heraus kann ich jedoch sagen, dass während der Sperrung der Haltestelle „Hauptbahnhof" wegen Stadtbahnbau (1971–1975) in den Jahren 1974–1975 die Linie 17 (Sandhof-Mönchhofstraße) und danach bis 1977 die Linie 13 (Sandhof-Berkersheim) den Streckenabschnitt in der Paul-Ehrlich-Straße befuhren. Zudem fuhren regelmäßig zu Messezeiten Verstärkungszüge auf dem Linienweg Sandhof – Messegelände, um die Gleisschleife Pforzheimer Straße und das Gleisdreieck Heilbronner Straße zu entlasten. Ergänzen und somit erinnern möchte ich auch an die Endhaltestelle „Schießhüttenstraße", welche bis zu Ihrem Umbau im Jahr 2001 aus einem Gleisdreieck bestand. Aus Platzmangel erfolgte die Zufahrt zum Gleisdreieck über eine Gleisverschlingung.

Sven Blank-Grötecke

Zu „Technisches Neuland" (SM 03/2016)

Zwei- statt Einrichtungswagen

■ Beim Studium des SM 03/2016 fiel mir auf, dass sich bei dem Bild auf S. 38 ein Fehler eingeschlichen hat: Laut Bildunterschrift stellt die Zeichnung einen Zweirichtungswagen dar. Der Grundriss zeigt aber zweifelsfrei einen Einrichtungswagen: An Stelle des zweiten Füh-

Unverzichtbarer Reisebegleiter in Spanien

Weg aus dem kalten Deutschland – ab nach Spanien? Wer sich als Straßenbahnfreund in diesem Winterhalbjahr eine solche Reise in wärmere Gefilden gönnt, dem steht seit kurzem ein fabelhaftes Nachschlagewerk zur Verfügung: Robert Schwandls „Metro & Tram Atlas Spanien". Das 160-seitige geklebte Büchlein im handlichen Format enthält die aktuellen Liniennetzpläne von allen 21 spanischen Tram- und Metrobetrieben sowohl auf dem europäischen Festland als auch auf den zu Spanien gehörenden Inseln (Teneriffa und Mallorca), aber auch von in Bau befindlichen (Granada und Cádiz) bzw. eingestellten Betrieben (zum Beispiel Vélez – Málaga).

Neben den von Robert Schwandl gewohnten exzellenten Liniennetzplänen bietet der Atlas umfangreiche Erklärungen zum jeweiligen Betrieb. Dazu gehören nicht nur die Eckdaten der Betriebe, sondern inzwischen auch Tabellen mit den wichtigsten technischen Daten der vorhandenen Fahrzeuge des Liniendienstes.

Doch der Fokus des Autors und Herausgebers in einer Person liegt nicht nur auf dem modernen Verkehr, sondern auch auf Angeboten mit historischen Wagen. So stellt Schwandl die „Tramvia Blau" mit ihren Originalfahrzeugen von 1901 in Barcelona ebenso vor wie die 1997 errichtete Nostalgietram in La Coruna, auf der allerdings seit 2011 der Verkehr ruht. Ebenfalls erfasst sind im Atlas die vorhandenen Standseil- oder Hängeseilbahnen. Illustriert mit etwa 300 bei durchweg bester „Fotosonne" entstandenen Aufnahmen macht die Publikation Lust auf Urlaub – Urlaub in Spanien.

Übrigens: Der Tramatlas eignet sich auch als Geschenk für nicht-deutschsprachige Straßenbahnfreunde – er ist komplett zweisprachig angelegt (Deutsch und Englisch).

ANDRÉ MARKS

Robert Schwandl: Metro & Tram Atlas Spanien, 160 Seiten 17 x 24 cm in Klebebindung, Robert Schwandl Verlag Berlin 2015, ISBN 978-3-936573-46-6, Preis: 19,50 Euro



Termine

Ob Tag der offenen Tür, Sonderfahrt oder Symposium:
Veröffentlichen Sie Ihren Termin hier kostenlos.
Fax (0 89) 13 06 99-700 · E-Mail: redaktion@geramond.de

1. Mai, Dortmund-Mooskamp: Großes Jubiläum „15 Jahre Bahnhof Mooskamp" Fahrbetrieb, Führungen durch die Sammlung, Pferdebahnbetrieb. Info: www.bahnhof-mooskamp.de

7. Mai, Dresden: Besuchstag beim Straßenbahnmuseum Dresden. Info: www.strassenbahnmuseum-dresden.de

7. und 21. Mai, Halle/Saale: Das historische Straßenbahndepot an der Seebener Straße hat geöffnet; zusätzlich Stadtrundfahrten mit historischer Tram ab Sonderhaltestelle Marktplatz. Info: www.hallesche-strassenbahnfreunde.de

8. Mai, Nürnberg: Themenfahrt mit historischem Omnibus auf den Spuren der in den 1950er-Jahren eingestellten Straßenbahnlinie 6. Info: www.sfnbg

8., 15., 22. und 29. Mai, Stuttgart: Besuchstage der Straßenbahnwelt von 10 bis 17 Uhr. Am 8. Mai letzter Verkehrstag der Straßenbahn-Oldtimerlinie 21. Ab 15. Mai bis auf Weiteres Rundfahrten auf der Depotschleife als Alternativangebot. An allen Tagen Fahrbetrieb mit der Oldtimer-Buslinie 23E. Vom 17. April bis zum 1. Mai bleibt die Straßenbahnwelt wegen des Frühlingsfestes auf dem Cannstatter Wasen geschlossen. Siehe auch www.shb-ev.info.

14. und 15. Mai, Kohlfurth: Straßenbahnfest bei der Bergischen Museums-Straßenbahn Kohlfurth – Cronenberg, Info: www.bmb-wuppertal.de

15. Mai, Leipzig-Möckern: Der „historische Straßenbahnhof Leipzig-Möckern" hat geöffnet, Fahrbetrieb auf der historischen Linie 29E. Info: www.strassenbahnmuseum.de

15., 16., 22., 26. und 29. Mai sowie 5. Juni, Darmstadt: Fahrten mit der Dampfstraßenbahn zwischen Eberstadt/ Frankenstein und Alsbach/Am Hinkelstein. Info: www.historische-heag-fahrzeuge.de

21. Mai, Lüneburg: Straßenbahnexkursion der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsfreunde Lüneburg: Fahrt mit dem IRE nach Berlin und zurück. Sonderfahrt mit historischen Tw 3802 und Bw 1707 ab Köpenick auf interessanten Strecken. Infos:www.heide-express.de.

rerstandes im Heck ist eine dreiteilige Sitzbank eingezeichnet. Außerdem fehlen die Türen der linken Seite, an deren Stelle ebenfalls Sitze gezeichnet sind.

Konrad Graßmann, Regensburg

Zu unserer Umfrage (SM 04/2016, S. 3)

Feinstaub und Nahverkehrstickets

■ Oh ja: Warum sollten bisherige Autofahrer verbilligten ÖPNV-Tarif erhalten, während sich die Stammkunden keiner Aufmerksamkeit durch die Politik erfreuen? Wer mit dem Pkw fährt, muss mehr Geld in die Mobilität investieren als mit dem ÖPNV. Also hat er auch mehr Geld verfügbar. Warum sollte dieser Personenkreis nun einen Rabatt erhalten? Die Pkw-Nutzer beweisen ja hierdurch, dass es nicht der Fahrpreis ist, der sie von der Nutzung des ÖPNV abhält. Die ÖPNV-Unternehmen fahren erfolgreich hart am Markt, sie schöpfen von der Preisgestaltung her ab, was sie nach dem Willen der Politik vom Kunde abschöpfen sollen. Dennoch ist der ÖPNV mehr als gut nachgefragt. Somit besteht weder von der Zielgruppe noch von der Zielsetzung ein Anreiz, für zusätzliche Nutzer einen Billigtarif anzubieten. Ein solches Angebot ist somit „doppelt falsch". Ein solches Entgegenkommen ist schon gar nicht einzusehen, wenn die damit Umworbenen nach dem Ende der Feinstaubtage erneut den Pkw nutzen. Man kann auch Wasser in den Bach tragen. Wenn man Geld zum Abbau des Feinstaubproblems investieren will, soll man nicht den Tarif für die falsche Zielgruppe verbilligen, sondern in die Kapazität und Instandhaltung des ÖPNV investieren. Dort brennt der Kittel. Das interessiert die Politik aber nicht.

PS: Ich nutze i.d.R. täglich den ÖPNV, obwohl ich jeden Tag rund zwei Stunden (!) meines Lebens sinnvoller einsetzen könnte, wenn ich den Pkw nutzte. Und das mitten im Großraum der Landeshauptstadt. Hans Joachim Knupfer, Stuttgart



In diesen Fachgeschäften erhalten Sie das STRASSENBAHN MAGAZIN

Postleitzahlgebiet 0
Thalia-Buchhandlung, 02625 Bautzen, Kornmarkt 7 · Fachbuchhandlung Hermann Sack, 04107 Leipzig, Harkortstr. 7

Postleitzahlgebiet 1
Schweitzer Sortiment, 10117 Berlin, Französische Str. 13/14 · LokoMotive Fachbuchhandlung, 10777 Berlin, Regensburger Str. 25 · Modellbahnen & Spielwaren Michael Turberg, 10789 Berlin, Lietzenburger Str. 51 · Modellbahn-Pietsch, 12105 Berlin, Prühßstr. 34

Postleitzahlgebiet 2
Roland Modellbahnstudio, 28217 Bremen, Wartburgstr. 59

Postleitzahlgebiet 3
Buchhandlung Decius, 30159 Hannover, Marktstr. 52 · Train & Play, 30159 Hannover, Breite Str. 7 · Pfankuch Buch, 38023 Braunschweig, Postfach 3360 · Pfankuch Buch, Kleine Burg 10, 38100 Braunschweig

Postleitzahlgebiet 4
Menzels Lokschuppen, 40217 Düsseldorf, Friedrichstr. 6 · Goethe-Buchhandlung, 40549 Düsseldorf, Willstätterstr. 15 · Modellbahnladen Hilden, Hofstr. 12, 40723 Hilden · Fachbuchhandlung Jürgen Donat, 47058 Duisburg, Ottilienplatz 6

Postleitzahlgebiet 5
Technische Spielwaren Karin Lindenberg, 50676 Köln, Blaubach 6-8 · Modellbahn-Center Hünerbein, 52062 Aachen, Augustinergasse 14 · Mayersche Buchhandlung, 52064 Aachen, Matthiashofstr. 28-30 · Buchhandlung Karl Kersting, 58095 Hagen, Bergstraße 78

Postleitzahlgebiet 6
Kerst & Schweitzer, 60486 Frankfurt, Solmsstr. 75

Postleitzahlgebiet 7
Stuttgarter Eisenbahn-u.Verkehrsparadies, 70176 Stuttgart, Leuschnerstr. 35 · Buchhandlung Wilhelm Messerschmidt, 70193 Stuttgart, Schwabstr. 96 · Buchhandlung Albert Müller, 70597 Stuttgart, Epplestr. 19C · Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, 71334 Waiblingen, Biegelwiesenstr. 31 · Osiandersche Buchhandlung, 72072 Tübingen, Unter dem Holz 25 · Buchverkauf Alfred Junginger, 73312 Geislingen, Karlstr. 14 · Service rund ums Buch Uwe Mumm, 75180 Pforzheim, Hirsauer Str. 122 · Modellbahnen Mössner, 79261 Gutach, Landstraße 16 A

Postleitzahlgebiet 8
Fachbuchzentrum & Antiquariat Stiletto, 80634 München, Schulstr. 19 · Augsburger Lokschuppen, 86199 Augsburg, Gögginger Str. 110 · Verlag Benedikt Bickel, 86529 Schrobenhausen, Ingolstädter Str. 54

Postleitzahlgebiet 9
Buchhandlung Jakob, 90402 Nürnberg, Hefnersplatz 8 · Modellspielwaren Helmut Sigmund, 90478 Nürnberg, Schweiggerstr. 5 · Buchhandlung Rupprecht, 92648 Vohenstrauß, Zum Beckenkeller 2 · Friedrich Pustet, 94032 Passau, Nibelungenplatz 1 · Schöningh Buchhandlung, 97070 Würzburg, Franziskanerplatz 4

Österreich
Buchhandlung Herder, 1010 Wien, Wollzeile 33 · Modellbau Pospischil, 1020 Wien, Novaragasse 47 · Technische Fachbuchhandlung, 1040 Wien, Wiedner Hauptstr. 13 · Leporello – die Buchhandlung, 1090 Wien, Liechtensteinstr. 17 · Buchhandlung Morawa, 1140 Wien, Hackinger Str. 52 · Buchhandlung J. Heyn, 9020 Klagenfurt, Kramergasse 2-4

Belgien
Musée du Transport Urbain Bruxellois, 1090 Brüssel, Boulevard de Smet de Naeyer 423/1

Tschechien
Rezek Pragomodel, 110 00 Praha 1 Klimentska 32

Dänemark
Peter Andersens Forlag, 2640 Hedehusene, Brandvaenget 60

Spanien
Librimport, 8027 Barcelona, Ciudad de Elche 5

Großbritannien
ABOUT, GU46 6LJ, Yateley, 4 Borderside

Niederlande
van Stockum Boekverkopers, 2512 GV, Den Haag, Westeinde 57 · Norsk Modelljernbane AS, 6815 ES, Arnheim, Kluizeweg 474

Nummer 319 • 5/2016 • Mai • 47. Jahrgang

STRASSENBAHN MAGAZIN ▸Betriebe ▸Fahrzeuge ▸Geschichte
www.strassenbahn-magazin.de

Redaktionsanschrift:
STRASSENBAHN MAGAZIN
Postfach 40 02 09 · D-80702 München
Tel. + 49 (0) 89.13 06 99.720
Fax + 49 (0) 89.13 06 99.700
redaktion@strassenbahn-magazin.de

Chefredakteur: Michael Hofbauer

Verantw. Redakteur:
Martin Weltner (martin.weltner@geramond.de)

Redaktion:
Michael Sperl, Florian Dürr, André Marks

Redaktion Straßenbahn im Modell:
Jens-Olaf Griese-Bandelow, jobandelow@geramond.de

Ständige Mitarbeiter:
Berthold Dietrich-Vandoninck, Ronald Glembotzky, Hans Immer, Wolfgang Kaiser, Michael Kochems, Bernhard Kußmagk, Christian Lücker, Guido Mandorf, Axel Reuther, Robert Schrempf

Redaktionsassistenz: Brigitte Stuiber

ABO–HOTLINE
Leserservice, GeraMond-Programm
Tel. 0180 – 532 16 17 (14 ct/min.)
Fax 0180 – 532 16 20 (14 ct/min.)
leserservice@strassenbahn-magazin.de

Gesamtanzeigenleitung:
Thomas Perskowitz
Tel. + 49 (0) 89.13 06 99.527
thomas.perskowitz@verlagshaus.de

Anz.-leitung STRASSENBAHN MAGAZIN:
Selma Tegethoff
Tel. + 49 (0) 89.13 06 99.528
selma.tegethoff@verlagshaus.de

Anzeigendispo STRASSENBAHN MAGAZIN:
Tel. + 49 (0) 89.13 06 99.130
anzeigen@verlagshaus.de
www.verlagshaus-media.de
Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 26 vom 1.1.2016

Layout: Karin Vierheller
Litho: Cromika, Verona
Druck: PHOENIX PRINT, Würzburg

Verlag:


GeraMond

GeraMond Verlag GmbH,
Infanteriestraße 11a, 80797 München

Geschäftsführung:
Clemens Hahn

Leitung Marketing und Sales Zeitschriften:
Andreas Thorey

Vertriebsleitung:
Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung Handel:
MZV, Unterschleißheim

Im selben Verlag erscheinen außerdem:
BAHN EXTRA LOK Magazin
AUTO CLASSIC TRAKTOR CLASSIC TRAKTOR XL
SCHIFF CLASSIC MODELLFAN
MILITÄR & GESCHICHTE CLAUSEWITZ
FLUGZEUG CLASSIC FLUGMODELL

Preise: Einzelheft Euro 8,50 (D), Euro 9,50 (A), sFr. 15,90 (CH), bei Einzelversand zzgl. Porto; Jahresabopreis (12 Hefte) Euro 91,80 (incl. MwSt., im Ausland zzgl. Versandkosten)
Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE63ZZZ00000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe ankündigt wird. Den aktuellen Abopreis findet der Abonnent immer hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.
Erscheinen und Bezug: STRASSENBAHN MAGAZIN erscheint monatlich. Sie erhalten die Reihe in Deutschland, in Österreich und in der Schweiz im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken, im Fachbuchhandel sowie direkt beim Verlag.

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: Martin Weltner; verantwortlich für Anzeigen: Thomas Perskowitz, beide Infanteriestr. 11a, 80797 München.

ISSN 0340-7071 • 10815

GERANOVA BRUCKMANN VERLAGSHAUS



AXEL REUTHER

Kölns „dicker“ DÜWAG

Zehn Jahre ist es bereits her, dass die Kölner Verkehrsbetriebe ihre markanten DÜWAG-Achtachser aus dem Linienbetrieb verabschiedeten. Jahrzehntelang hatten sie das Bild auf den Straßenbahn- Vorort- und Tunnelstrecken der Domstadt geprägt. Mit ihrer außergewöhnlichen Breite und den nachgerüsteten großen Frontscheinwerfern unterschieden sie sich deutlich von den „üblichen“ DÜWAG-Gelenkwagen. Zusätzliche Prominenz erlangten sie dadurch, dass sich der Modellbahnhersteller Roco ihrer annahm. Wir würdigen die Kölner „Dicken“ in einem ausführlichen Porträt.

Weitere Themen der kommenden Ausgabe

Vereinigung in Österreich

Im Salzkammergut werden eine Lokalbahnstrecke und eine Straßenbahn miteinander verbunden, so wie es Planungen schon vor mehr als 100 Jahren vorsahen. Im März 2016 wurden die ersten neuen TramLink-Gelenktriebwagen von Vossloh für den Einsatz auf der meterspurigen Lokalbahn Gmunden – Vorchdorf in Betrieb genommen. Mitte 2017 soll es durchgängigen Betrieb auf der Lokalbahn sowie der Straßenbahn Gmunden geben.

Verlassene Orte

Im besten Fall sollten Straßenbahnen durch belebte Gebiete fahren, in denen sie möglichst viele Fahrgäste gewinnen können. Doch unsere Reise durch Europa zeigt: Hier und da kommen Straßenbahnen auch an verlassenen Orten vorbei, an die sich kaum ein Fahrgast verirrt. Und solche „Lost Places“ haben ihren ganz besonderen Reiz …


CHRISTIAN LÜCKER



DOMINK MADÖRIN

Basel: Per Tram über Grenzen

Im Dezember 2014 feierte man die Eröffnung der grenzüberschreitenden Straßenbahnlinie 8 von Basel (Kleinhüningen) in die deutsche Nachbarstadt Weil am Rhein. Weniger bekannt ist, dass man auch in der Vergangenheit schon von Basel aus mit der Tram ins Ausland fahren konnte.

Die Straßenbahn von Teneriffa

Teneriffa – wer denkt bei diesem Namen nicht an Ferien und Strandurlaub? In der Inselhauptstadt Santa Cruz mit ihren immerhin gut 200.000 Einwohnern und dem großen Hafen pulsiert das Leben. Seit 2007 verbindet nun eine moderne Straßenbahn, die fast schon den Namen Stadtbahn verdient, die Innenstadt von Santa Cruz mit den höher gelegenen Ortsteilen und der Nachbarstadt San Cristóbal de La Laguna.



Liebe Leser,

Sie haben Freunde, die sich ebenso für die Straßenbahn mit all ihren Facetten begeistern wie Sie? Dann empfehlen Sie uns doch weiter! Ich freue mich über jeden neuen Leser

Ende gut …?

Rad in Bus und Bahn

Radfahrer können in Augsburg seit Ende März ihre Räder in die großen Straßenbahnen und neuen Busse der Stadtwerke mitnehmen. Für den Testbetrieb gelten jedoch einige Regeln: Die Mitnahme ist außerhalb der Hauptverkehrszeiten von 9 bis 15 Uhr und ab 18.30 Uhr in Straßenbahnen der Typen Combino und Cityflex sowie in den neuen Mercedes-Bussen möglich, allerdings nur, wenn es die Situation erlaubt und genügend Platz für das Fahrrad vorhanden ist. Rollstühle, Rollatoren oder Kinderwagen haben ebenso wie Fahrgäste immer Vorrang vor Fahrrädern, schreiben die Stadtwerke in einer Pressemitteilung. Wenn der Stellplatz belegt oder das Fahrzeug zu voll ist, müsse das Fahrrad draußen bleiben. „Und im Bedarfsfall muss der Fahrradfahrer mit seinem Zweirad Platz machen und das Fahrzeug verlassen“, so die Stadtwerke. Auf Sonderlinien wie der Stadion- oder der Messe-Linie seien Fahrräder tabu. Der Zustieg mit Fahrrad ist nur an den mit einem blauen Fahrrad-Symbol gekennzeichneten Türen möglich. Gratis ist der Spaß nicht: Für die Beförderung des Drahtesels wird eine Fahrrad-Tageskarte benötigt. Bleibt abzuwarten, wie sich der zunächst unbefristete Probebetrieb bewährt. MW

Das besondere Bild

Ende Mai 1981 gingen zahlreiche Eisenbahnfreunde fremd: Bei der Jahrestagung des Bundesverbandes deutscher Eisenbahnfreunde (BdEF) nahmen sie nicht nur an Sonderfahrten auf DB-Gleisen teil, Nahverkehrsinteressierte konnten auch einen Tag mit historischen Straßenbahnen und Bussen in Mainz und Wiesbaden verbringen. Zum Einsatz kam hier unter anderem der Mainzer Museumswagen Tw 93: Schon 1965 aus dem Liniendienst ausgeschieden, war er 1977 aufgearbeitet worden und stand als Sonderwagen zur Verfügung. 1996 wurde der 1929 vom Mainzer Westwaggon/Gastell-Werk gebaute und mit einer elektrischen Ausrüstung von SSW versehene Wagen komplett restauriert.

TEXT UND FOTO: MARTIN WELTNER



Bahnhighlights in Bayern entdecken



Testabo mit Prämie bestellen unter:

www.bahn-extra.de/abo

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München